Abo-Service: 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 18 / 13. APRIL 2023

Formel 1: Mike Krack im Interview

So gelang das Aston-Wunder

Die Gewinner & Ergebnisse der Leserwahl

Interview: David Beckmann

Über die Formel E in die Formel 1?

NLS-Porträt: Jung Motorsport

Opel-Rennsport mit Leidenschaft

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 18

NASCAR: Dirt-Race in Bristol

Christopher Bell zeigt Drift-Qualitäten

Motorrad-WM: Marco Bezzecchi

Mit Rossis Hilfe zum MotoGP-Spitzenreiter

Motocross-WM: Frauenfeld

Franzosen jubeln auf Schweizer Boden

Inhalt

Automobil:

Formel 1 So will Ferrari aus der Krise herauskommen **S. 4**
Formel 1 Interview mit Aston-Teamchef Mike Krack **S. 6**
Formel 1 Warum Alfa-Sauber aktuell auf der Stelle tritt **S. 8**
Formel 1 Weitere Hintergründe aus der Königsklasse **S. 10**
Formelsport Interview mit Porsche-Talent Beckmann **S. 12**
IndyCar Nachrichten-Update und ein Blick aufs Indy 500 **S. 14**
Sportwagen NLS-Teamporträt: Jung Motorsport **S. 16**
Sportwagen-WM Warum Toyota schon Le-Mans-Favorit ist **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye Historie Saarland 1983 und aktuelle Nachrichten **S. 22**
NASCAR Cup- und Truck-Series beim Dirt-Rennen in Bristol **S. 24**
Tourenwagen Aktuelles aus BTCC, TCR-Serien und Co. **S. 26**
Leserwahl Ihre favorisierten Fahrer und Modelle 2022 **S. 28**

Motorrad:

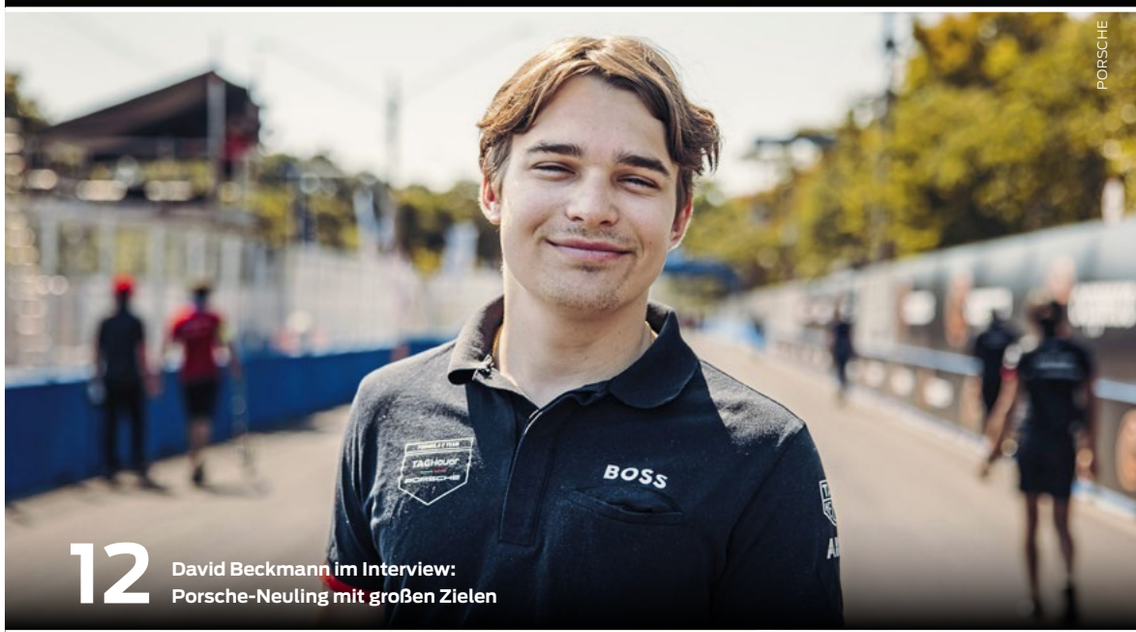
Leserwahl Ihre favorisierten Fahrer und Modelle 2022 **S. 30**
MotoGP Interview mit Termas-Sieger Marco Bezzecchi **S. 32**
MotoE Krummenacher bei der Generalprobe vorn dabei **S. 34**
Motorrad-WM Aktuelle News und Vorschau Austin **S. 36**
Historie Das allererste Rennen der Superbike-WM 1988 **S. 38**
Straßensport Aktuelles aus IDM, Endurance-WM und Co. **S. 39**
Offroad US-Supercross, Oster-Speedway und mehr **S. 40**
Motocross-WM Renaux holt den GP-Sieg in Frauenfeld **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

PORSCHE

18 Analyse WEC-Prototypenklasse: Wer hat noch Hausaufgaben zu erledigen?


PORSCHE

12 David Beckmann im Interview: Porsche-Neuling mit großen Zielen

STEFAN BALDAUF

16 NLS-Teamporträt Jung Motorsport: In der Eifel fliegen die Opel-Blitze noch

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

34 MotoE-Test in Barcelona:
Starke Generalprobe für Intact-Team

INTACT GP

40 US-Supercross in Glendale:
Roczen kämpft um Anschluss

RED BULL

DIE GEWINNER DER LESERWAHL 2022

1. Preis
Hyundai Abo ViveLaCar
Nikolai Ratter,
97072 Würzburg

2. Preis
1 Satz Gewindefahrwerk KW
Tim Versteegen,
47475 Kamp-Lintfort

3. Preis
1 Reise zur MotoGP
Katja Seeglitz,
15370 Petershagen

4. Preis
1 Satz Felgen ATS
Jan von Kiedrowski,
26131 Oldenburg

5. Preis
1 Satz Reifen Kumho
Margit Burger,
85774 Unterföhring

6. Preis
Gutschein Liqui Moly Shop
Oliver Volland,
87452 Altusried

Wir gratulieren den Leserinnen und Lesern, die bei unserer Leserwahl die oben genannten Preise gewonnen haben. Wer die von Ihnen gewählten Fahrer und Modelle des Jahres 2022 im Bereich Automobil- sowie Motorradsport sind, erfahren Sie in diesem Heft ab **Seite 28**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Warten auf bessere Zeiten: Der Ferrari von Sainz wird für einen der drei Re-Starts in Melbourne vorbereitet

Besser als die Resultate

Ferrari legte einen Fehlstart hin. Vierter Platz mit 26 Punkten, kein Podium. Trotzdem ist Ferrari besser, als es der Punktestand vermittelt. Doch Teamchef Frédéric Vasseur tut sich schwer, das den Tifosi zu verkaufen.

Von: **Michael Schmidt**

Vor einem Jahr schrieb Max Verstappen nach drei Grands Prix den WM-Titel schon ab. Ferrari-Pilot Charles Leclerc hatte 46 Punkte mehr auf dem Konto. Und Ferrari führte mit zwei Siegen und insgesamt 104 Zählern überlegen die Konstrukteurs-Wertung an. Zwölf Monate später ist Ferrari nur Vierter. Nach der Nullrunde von Melbourne sind erst 26 Zähler auf dem Konto. Auf dem Papier sieht es so aus, dass der Vize-Weltmeister von 2022 von Red Bull, Aston Martin und Mercedes deutlich abgehängt wurde und sich eher nach hinten als nach vorne orientieren muss.

Der Eindruck täuscht. Ferrari ist besser, als es die Zahlen zeigen, war jedoch bis jetzt kein einziges Mal in der Lage, das Potenzial des Autos voll abzurufen. Immer gibt es einen Grund, warum das Auto nicht so schnell ist, wie es sein könnte. Das wahre Potenzial ist weiter unbekannt. Teamchef Frédéric Vasseur forderte nach der Pleite von Jeddah, dass man alle drei Tage vom Startschuss bis zur Zielflagge eine gute Form zeigen müsse. Es blieb bei der Forderung. Auch in Melbourne lief es wieder nicht rund. Ausgerechnet in der Paradedisziplin Qualifikation kam es erneut zu operativen Fehlern.

Das beste Auto sieht in Melbourne schlecht aus, wenn man es nicht schafft, die Reifen in ihr Fenster zu bringen. Ferrari entschied sich für zwei Vorbereitungsrunden. Und dann bremste eine Winzigkeit beide Ferrari-Piloten aus. Der Funkspruch „Regen“ brachte in der Schlussphase des Q3 Druck in die Partie. Weil nur noch vier Minuten auf der Uhr waren, entschied sich Leclerc, sofort auf die schnelle Runde loszugehen. Mit dem Ergebnis, dass im ersten Sektor zwei Zehntel liegenblieben, weil die Reifen noch nicht bereit waren.

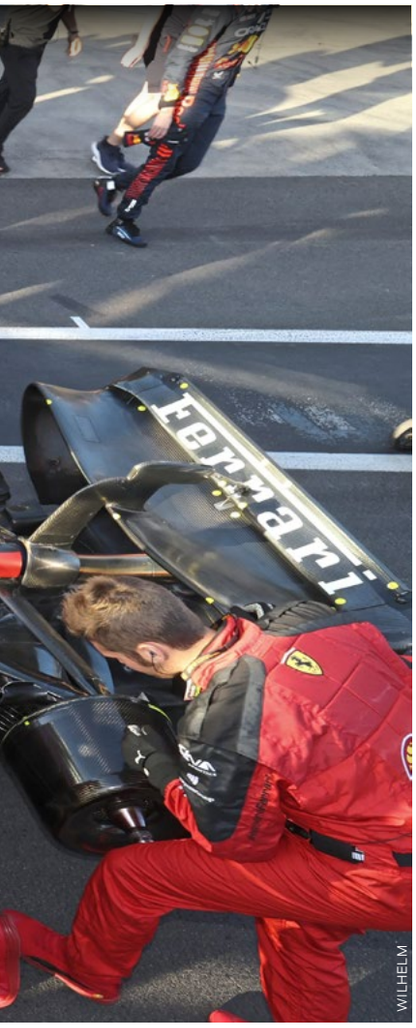
Carlos Sainz blieb dem alten Plan treu, lief aber in seiner zweiten Vorbereitungsrunde auf Fernando Alonso auf und verbremste sich in der ersten Kurve, sodass auch seine Runde nicht das brachte, was der SF-23 bei optimalen Reifentemperaturen kann. Die Quittung waren die Startplätze 5 und 7, die nach Meinung des Teams auch 2 und 3 hätten sein können.

Die Wiedergutmachung im Rennen ging gründlich in die Hose. Leclerc lag schon nach einem Kilometer im Kiesbett. Es war die Strafe dafür, wenn man nicht aus den ersten beiden Reihen startet, sondern von Platz 7. Sainz folgte den Mercedes und Max Verstappen, als ein Safety Car in Runde 7 mit einem Gratis-Boxenstopp winkte. Mercedes und Ferrari griffen für Russell und Sainz zu. Es wäre die richtige Entscheidung gewesen, hätte nicht eine Runde später die rote Flagge den schönen Plan zunichtegemacht. Wie schon in Jeddah war der Renngott kein Ferrari-Fan. Ohne die rote Flagge hätte Sainz eine minimale Siegchance gehabt, wäre aber wenigstens Zweiter geworden, rechneten die Simulationsprogramme aus.

Ferrari fehlt ein Podium

Sainz nahm das Rennen an elfter Stelle wieder auf, überholte sieben Konkurrenten und tauchte in der 25. Runde erneut an vierter Stelle auf. Von da an waren die Positionen eingemauert. Mercedes, Aston Martin, Ferrari und Alpine neutralisierten sich mit ähnlichen Rundenzeiten. Vasseur stellte fest: „Wir haben auf den harten Reifen den Speed und die Konstanz gezeigt, die wir in Jeddah vermissen ließen.“

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



WILHELM

Der Grand Prix in Baku wird für Ferrari zum entscheidenden Prüfstein. Weitere Beruhigungspillen werden die Tifosi nicht mehr akzeptieren.

Die Strafe für Sainz für das Umdrehen von Alonso beim zweiten Re-Start machte alles kaputt. In der Stunde der Not braucht die Mannschaft Selbstvertrauen. Alle Mitbewerber haben schon ein Podium. Nur Ferrari wartet noch darauf, einen Pokal mit nach Hause nehmen zu dürfen. „Das Resultat in Australien spiegelt nicht wider, dass wir als Team Fortschritte gemacht haben, weil wir auf allen Reifenmischungen schnell waren“, beharrt Vasseur.

Der Franzose erklärt die Steigerung so: „Wir haben in Melbourne eine andere Entwicklungsrichtung genommen, die die Balance des Autos und damit die Reifennutzung verbessert hat.“ Was Ferrari verändert hat, blieb geheim. Da die Ingenieure keine neuen Aerodynamikteile angemeldet hatten, muss es sich um Fahrwerksentwicklungen, Gewichtsverteilung oder eine andere Setup-Richtung handeln.

Ferraris Capo Vasseur braucht Ruhe im Team, um wieder zur Normalform zurückzufinden. Deshalb will er auch nicht darauf schauen, was den Red Bull so schnell macht: „Wir müssen uns auf uns konzentrieren und unser Paket maximal nutzen. Melbourne war ein erster Schritt. Den müssen wir jetzt auf einem anderen Typ Rennstrecke wie in Baku bestätigen.“

Wie gut der SF-23 wirklich ist, weiß keiner. Weil die schönen Daten im Windkanal bis jetzt nie auf der Rennstrecke bestätigt werden konnten. Dazu müsste Ferrari mal ein Wochenende haben, in dem alles nach Plan läuft. Auf eine Runde ist der Ferrari wahrscheinlich immer noch das zweitschnellste Auto, wenn man wegen der Sorge um die Reifen nicht zu große Setup-Kompromisse eingehen muss. Und diese Sorge fährt ab dem ersten Freitagstraining mit. Genauso wie die Angst vor weiteren Schäden im Antrieb. Kaum scheint die Steuergerät-Seuche behoben, kündigt sich mit dem MGU-K Schaden bei Haas neues Unheil an.

Dass die Schere zu Red Bull im Rennen aufgeht, erklärt der Ferrari-Rennleiter damit, dass der Red Bull einfacher zu fahren ist: „Wenn dein Auto zu spitz ausgelegt ist, geht die Schere mit jeder Runde weiter auf, weil die Fahrer das nicht permanent kompensieren können.“ Trotzdem glaubt Ferrari weiter an das Konzept des SF-23. Im Gegensatz zu den Ankündigungen in Italien, dass ein Ferrari mit anderen Seitenkästen schon in der Produktionsschleife für ein großes Upgrade in Spanien steckt, wird sich am Gesamtbild des Auto mit seinen charakteristischen Seitenteilen laut Vasseur nichts ändern.

Dafür zieht Ferrari das Entwicklungstempo an. In Baku wird das Auto mit streckenspezifischen Änderungen an den Flügeln auflaufen. Auch in Miami werden kleinere Modifikationen erwartet. Dafür soll das für Barcelona geplante große Upgrade um zwei Rennen auf Imola vorgezogen werden. Die nächsten Ausbaustufen werden auf dem aufbauen, was die Ingenieure kennen. „Sie sehen immer noch viel Potenzial in diesem Auto. Es macht Sinn, es weiterzuentwickeln“, beteuert Vasseur.

Erst ab Saisonmitte wird man feststellen können, ob man nicht irgendwann doch in eine Sackgasse gerät und andere Konzepte mehr Spielraum lassen. Sollte man zu dieser Erkenntnis kommen, wäre es im Rahmen des Budgetdeckels und der Windkanalrestriktionen praktisch unmöglich, noch während der Saison eine technische Kehrtwende zu machen. Die wäre dann eine „Entscheidung für die Zukunft“.

Ferrari braucht die Wende. Dass sie jetzt an einem Sprint-Wochenende mit möglicherweise einem neuen Qualifikationsformat stattfinden muss, macht die Aufgabe nicht einfacher. Das eröffnet wieder viele Möglichkeiten, Fehler zu machen. Für Ferrari wird der vierte Grand Prix des Jahres deshalb zu einem entscheidenden Rennen. Weitere Beruhigungspillen werden die Tifosi nicht mehr akzeptieren. ■

WILHELM
Neben der Spur: Leclerc hat erst sechs Punkte auf dem Konto

WILHELM
Besorgter Blick: Vasseur muss die Niederlagen positiv verkaufen

WILHELM
Ferrari neben der Spur: Kein Wochenende ohne Fehler oder Pannen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ASTON MARTIN

Drei Rennen, drei Podestplätze: Aston Martin hat mehr Punkte gesammelt als 2022

WILHELM

Aston Martin schwimmt auf einer Erfolgswelle. Teamchef Mike Krack spricht über die Neuordnung im Technikbüro, die Entwicklung hin zu einem Spitzenteam und die Frage nach Unabhängigkeit.

Von: **M. Schmidt/A. Haupt**

Aston Martin ist aktuell WM-Zweiter. Hatten Sie von so was vor der Saison geträumt?
Das hatte ich nicht gedacht. Wir wussten, dass wir uns verbessern würden. Wir hatten das ja bereits im letzten Jahr getan. Am Ende waren wir zwar nur Siebter. Das Auto war allerdings besser.

Wie gut denn wirklich?
Das hing mit der Strecke zusammen. In Abu Dhabi konnten wir mit McLaren und Alpine mitfahren. Ich glaube, sie waren immer noch ein oder zwei Zehntel schneller. Aber wir hatten den Abstand so weit geschlossen. Als Fernando am nächsten Tag unser Auto testete, haben wir gesehen, dass es nicht so schlecht ist. Er hatte ja den Vergleich mit dem Alpine. Basierend darauf sind wir einen Schritt gegangen, und die anderen haben vielleicht verwachst.

Sie haben Ingenieure von Red Bull und Mercedes angeheuert. Wie war es, sie in die Mannschaft zu integrieren?
Total einfach. Es gab keinen Neid. Dan [Fallows] und Eric [Blandin] wurden extrem schnell integriert. Beide kamen nicht an und haben gemeint, dass sie alles besser wüssten. Sie haben sich darauf eingelassen, wie dieses Team arbeitet, und geschaut, wie man es verbessern kann. Beide haben Qualität vorgefunden, aber wenig Selbstvertrauen. Das ist eine Sache, die das Team in den letzten Jahren nicht so hatte. Man muss einfach Vertrauen schaffen, ohne abzuheben. Einfach selbstsicherer werden, in dem was man tut.

Glauben Sie daran, dass Aston Martin vielleicht Red Bull einholen kann? Sie haben deutlich mehr Zeit im Windkanal. Oder sticht die Größe eines Topteams mehr?
Zwischen Selbstvertrauen und Arroganz besteht ein Unterschied. Wir müssen die Kirche im Dorf lassen. Wir sind substanziell

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Vom Underdog zum Gewinner ist ein Prozess“

hinter Red Bull. Selbst bei Stillstand wäre der Rückstand groß, um ihn in einer Saison aufzuholen. Dazu haben sie eine andere Infrastruktur, eine andere Feuerkraft als wir. Natürlich nehmen wir das schnellste Auto als Referenz. Wir lassen uns nur nicht verrückt machen.

Wo ist der Red Bull denn besser als Ihr Auto?
Überall. Das ist das Schwierige. Wenn es einen Punkt gäbe, wäre es einfacher. Dann wüssten wir sofort, was zu tun wäre. Wir sehen, dass sie in allen Geschwindigkeitsbereichen einen Tick besser sind. Wo es sehr offensichtlich wird, ist bei höheren Geschwindigkeiten auf den Geraden. Ihr Auto ist effizienter. Sie haben einen größeren DRS-Effekt. Das sieht man natürlich. Die 2 km/h in langsamen Kurven nicht. Aber die sind auch vorhanden.

Hat Alonso recht, indem er sagt: Es wäre dumm, jetzt zu früh von zu viel zu träumen?
Ich glaube schon. Wir müssen immer 100 Prozent liefern, um vor Mercedes und Ferrari zu bleiben. Und um nicht zu weit abgeschlagen von Red Bull zu sein. Sobald etwas nicht passt, wie etwa in Bahrain in der Qualifikation, sind wir sofort dahinter. Wir dürfen nicht vergessen: Leclerc hatte ein technisches Problem, was uns überhaupt erst zum Podest geholfen hatte.

Aston Martin baut einen neuen Windkanal und Simulator. Muss das Team auch bei der Belegschaft aufstocken? Wo steht man aktuell?
Eine Zahl möchte ich nicht geben. Es gibt Teams, die stehen bei über 1000 Mitarbeitern, doch die sind kommerziell sehr diversifiziert. Das lässt sich schwer vergleichen. Das Benchmarking der Teamgröße ist momentan sehr schwierig, auch für uns, wenn man verstehen will, was die anderen machen. Die Infrastruktur-Maßnahmen sind schön und gut, aber momentan haben wir nichts davon. Auch der Umzug in ein neues Gebäude macht das Auto nicht per se schneller. Der Windkanal ist erst im nächsten Jahr fertig. Was die Belegschaft angeht, müssen wir schauen, wo wir uns verstärken müssen. Es gibt ja noch den Cost Cap. Es stellt sich die Frage, wie groß man sein kann.

Für dieses Team war Überleben immer wie ein Sieg. Jetzt muss man ihm beibringen, dass es irgendwann richtige Siege braucht. Wie schwer ist dieser Prozess?
Das ist eine Sache, die wir im letzten Jahr in Abu Dhabi besprochen haben. Der Underdog zu sein ist einfach. Die Erwartungshaltung ist gering. Jeder ist zufrieden, wenn es Achtungserfolge gibt. Was passiert aber, wenn man gewinnen muss? So weit sind wir noch nicht, aber wir müssen performen.

„Sebastian sieht, dass er seinen Teil beigetragen hat. Ich glaube, er ist mit sich im Reinen. Dass es ihn nicht groß ärgert, sondern er sich mit uns freut.“

Mike Krack

Das bedeutet?
Der Druck wird ein ganz anderer. Die Einstellung verändert sich. Man braucht den vollen Fokus von jedem, zu jedem Zeitpunkt. Wenn das Auto aktuell gut genug ist für Platz 2, ist es eine Niederlage, wenn man nur Dritter wird. Diese Denkweise muss man erst mal in jeden Kopf bekommen. Das ist nicht so einfach. Das erzeugt Druck. Und nicht jeder geht mit Druck gleich um. Man merkt da schon, dass manche nervöser werden. Das Wichtigste auf diesem Weg ist, dass wir nicht versuchen, oberschlau zu sein. Wir haben in den ersten Rennen versucht, 100 Prozent solide zu sein, ohne etwas Neues zu erfinden. In der Qualifikation nehmen wir lieber einen zweiten neuen Reifensatz, damit wir nicht früh rausfliegen. Dadurch entsteht Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten. Vom Underdog zum Gewinner ist ein Prozess, der nicht von heute auf morgen geht. Vor allem für ein Team, das so lange ums Überleben gekämpft hat.

Wann muss Aston Martin gewinnen?
Der Plan ist klar. Lawrence [Stroll] hat immer von fünf Jahren ab 2021 gesprochen. Aber es ist immer einfach, Pläne aufzustellen. Ich kenne das von damals bei BMW. Dort haben wir auch Pläne aufgestellt, und es hat nicht funktioniert. Von daher müssen wir aufpassen. Wir waren in den letzten beiden Jahren jeweils Siebter. Es würde mich überraschen, wenn wir wieder Siebter werden würden. Von daher sehen wir schon einen Fortschritt. Es ist aber schwer, zu sagen, wann wir gewinnen werden. Ich glaube, wir haben jetzt eine Situation, wenn wir 100 Prozent geben und die vorderen beiden ein Problem haben, dass sich Chancen ergeben könnten. Das heißt aber noch nicht, regelmäßig zu gewinnen. Bis dahin ist es noch ein langer Weg.

Auf lange Frist: Muss sich Aston Martin unabhängiger machen? Zum Beispiel auch mal ein eigenes Getriebe bauen?
Als Team sind wir noch nicht in der Lage, das komplett so zu machen. Wir müssen auch sagen, dass der Service exzellent ist. Wir haben nicht ein Mal gedacht, dass wir schlechteres Material hätten. Wenn es mal ein Problem gibt, erfolgt immer sofort eine saubere Analyse. Das ist sehr professionell. Das muss man selbst erst mal so machen. Aber es ist eine Diskussion, die wir auf längere Zeit führen müssen.

Irgendwann braucht es mehr Freiheiten vielleicht auch dahingehend, das eigene Konzept klarer zu verfolgen. Das Getriebe bestimmt auch die Aerodynamik mit. Wann wird dieser Punkt kommen?
Das ist eine gute Frage. Bisher war es nicht so, dass wir uns extrem eingeschränkt fühlen. Die Aerodynamiker wollen immer alles selbst machen. Natürlich heißt es, wir hätten dadurch einen technischen Vorteil. Ich stelle die Gegenfrage: Wie groß fällt dieser aus? Dann ist es vielleicht nur nice to have. Unterm Strich ist das Getriebe kein Performance-Differentiator. Wenn man selbst eines baut, zahlt man zunächst Lehrgeld. Die Freiheiten, die man sich dadurch schafft, müssen schon einen signifikanten Performance-Vorteil bringen.

Sie hatten mit Vettel einen vierfachen Weltmeister und jetzt mit Alonso einen zweifachen. Was macht Alonso anders als Vettel?
Das ist wirklich schwer zu sagen, weil sie beide Topleute sind. Es ist auch schwer zu vergleichen, weil wir mit Sebastian anfangs eine schwierige Zeit durchgemacht haben und jetzt mit Fernando eine einfachere. Der eine ist ein Latino, der andere ein Deutscher. Beide sind extrem gut angekommen im Team. Beide stehen für maximale Attacke. Sebastian mussten wir abends auch mal rausschmeißen, weil die Sperrstunde anbrach und die Ingenieure gezwungen waren, von der Strecke zu gehen. Was sicher beide gemeinsam haben, ist die Arbeitsethik.

Wird sich Vettel angesichts der Resultate ärgern?
Ich glaube nicht. Ich denke, er sieht, dass er einen Teil dazu beigetragen hat. Ich glaube, er ist mit sich im Reinen. Dass es ihn nicht groß ärgert, sondern er sich mit uns freut. ■

Mike Krack

Geburtstag: 18.03.1972
Geburtsort: Luxemburg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sauber stagniert

Alfa Romeo brachte mit Alpha Tauri das größte Upgrade nach Melbourne. Dennoch rutschte der Schweizer Rennstall eher nach hinten, als nach vorn zu kommen. Der C43 hat keine brutale Schwäche – aber auch keine wirkliche Stärke.

Von: **Andreas Haupt**

Bei den Wintertestfahrten in Bahrain zählte Alfa-Romeo-Sauber noch zu den Überraschungen im Feld. In den ersten drei Saisonrennen versteckten sich Valtteri Bottas und Guanyu Zhou allerdings überwiegend, statt positiv aufzufallen. In keiner Qualifikation drangen die Alfa-Fahrer bis in den dritten Teil vor. Eine solch negative Bilanz hat ansonsten nur Alpha Tauri vorzuweisen. Im Rennen gehörten die Alfa-Sauber nur in Bahrain zu den schnelleren Autos im Mittelfeld. Zum Saisonauftakt sammelte Bottas als Achter immerhin vier Punkte ein.

In Saudi-Arabien ging das Schweizer Team leer aus. Zhou habe Pech mit den Safety-Cars gehabt. Bottas sei durch ein technisches Problem eingebremst worden. In Australien staubte Zhou zwei Punkte ab, die mehr dem Chaos als dem Rennspeed geschuldet waren. Dass Red Bull, Mercedes, Aston Martin und Ferrari außer Reichweite liegen, ist ohnehin klar. Mit Alpine sah sich Alfa-Sauber vor dem dritten Grand Prix der Saison noch auf Augenhöhe. Die französischen Werksrenner erhöhten in Melbourne aber das Tempo, und selbst McLaren und Williams fuhren davon. Alfa-Sauber stritt sich mit Alpha Tauri um die rote Laterne.

Dabei waren es gerade diese beiden Teams, die ihre Autos am stärksten modifizierten. Alfa-Einsatzleiter Xevi Pujolar berichtete: „Die Upgrades funktionieren, wie wir es erwartet

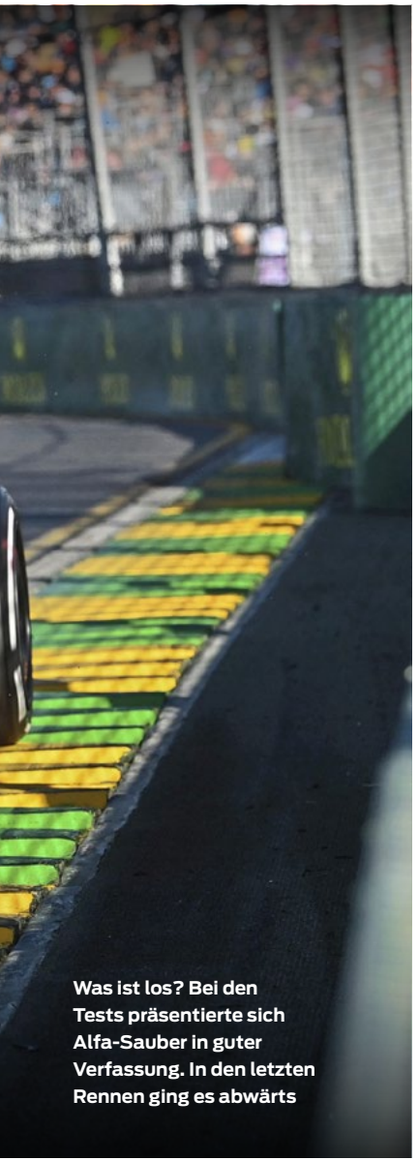
> „Durch den neuen Frontflügel kommt unser Auto besser zusammen. Wir sahen in Melbourne schlechter aus, als wir es tatsächlich sind."
>
> Xevi Pujolar

hatten. Mit dem neuen Frontflügel wird die Balance des Fahrzeugs allgemein etwas besser." Die Neuheiten, die neben dem Frontflügel eine längere Nase und modifizierte Außenspiegel umfassen, waren von langer Hand geplant. Den fälligen Crashtest hatte die Fahrzeugfront schon vor längerer Zeit bestanden. Die Techniker waren bewusst mit der alten Nase und dem dazugehörigen Flügel in die neue Saison gestartet. Aus zwei Gründen: Erstens gab es in diesem Bereich erst spät in der letzten Saison ein Upgrade (GP Japan). Davon wollte man so lange wie möglich zehren, damit sich die Entwicklung unter dem Budgetdeckel besser rechnet. Zweitens konzentrierten sich die Ingenieure erst mal auf die Bereiche, die mehr Rundenzeit unter den aktuellen Regeln versprechen: den Unterboden und das Heck. „Im vorderen Bereich lag noch Rundenzeit verborgen. Daher haben wir jetzt in diesem Bereich Veränderungen vorgenommen", erklärt Pujolar.

Zu schlechte Startplätze

Nach drei Rennen belegt Alfa-Sauber den achten Platz im Konstrukteurs-Pokal. Die Ausbeute ist im Vergleich zum Vorjahr nach drei Grands Prix von 13 auf sechs Zähler geschrumpft. Noch ist nichts verloren. In Hinwil peilt man eine Wiederholung des sechsten WM-Rangs an. Dafür muss das Auto besser werden – und Team wie Fahrer müssen zulegen. Die Entwicklung unter der Saison gehörte 2022 nicht zu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Was ist los? Bei den Tests präsentierte sich Alfa-Sauber in guter Verfassung. In den letzten Rennen ging es abwärts

MOTORSPORT IMAGES

den Stärken der Schweizer Truppe. Andere produzierten schneller neue Teile. 2023 braucht es diesbezüglich eine Steigerung.

Denn McLaren hat angekündigt, drei große Pakete zu schnüren. Das erste davon soll in Baku debütieren. Vor der Sommerpause will McLaren mit einer Art B-Version nachsetzen. Alpha Tauri hat sich eine aggressive Entwicklung zum Ziel gesetzt. Es soll allein fünf oder sechs verschiedene Versionen des Unterbodens geben. Williams hat gerade auf schnellen Strecken ein gutes Auto. Und Haas ist gerade auf eine Runde besser aufgestellt. Wer sich weiter vorn qualifiziert, kann sich im Rennen besser freischwimmen. Die Alfa-Piloten stecken dagegen im Verkehr. Zhou hing in Australien erst hinter Yuki Tsunoda fest. Kaum hatte er den Japaner überholt, ließ er sich von Kevin Magnussen im Haas überrumpeln.

Die Strecke in Down Under legte eine Schwäche des C43 offen. Auf einem kühlen wie glatten Asphalt dauerte es zu lange, bis die Fahrer die Vorderreifen auf Temperatur hatten. Kleinste Abweichungen bringen den Schweizer Rennwagen aus dem Tritt. „Im dritten Training sah es noch danach aus, dass wir mit beiden Fahrern Chancen auf das Q3 haben“, referierte Pujolar.

Vielleicht lag es am Regenschauer vor dem Qualifying, der einen Teil des Gummis von der Strecke spülte und die Alfa verlangsamte. Jedenfalls stellten die Ingenieure fest: „In der Quali spürten unsere Fahrer die Vorderachse nicht mehr richtig. Ihnen fiel es schwerer, die Runden zusammenzubekommen. Im Mittelfeld bewegen sich alle innerhalb weniger Zehntel. Wenn du da schwächelst, stehst du am hinteren Ende.“ Fazit: „Wir sahen in Melbourne schlechter aus, als wir sind.“

C43 braucht mehr Abtrieb

Wer die Abstimmung verwachst, die falschen Reifen wählt, die Taktik nicht trifft und Fahrfehler begeht, der kämpft in dieser Formel 1 nicht um Punkte, sondern in der zweiten Tabellenhälfte. Die Positionen vorn sind ohnehin durch zwei Red Bull, zwei Mercedes, zwei Aston Martin und zwei Ferrari bezogen. Es bleiben für den Rest – wenn alles normal läuft – nur die kleinen Punkte auf den Plätzen 9 und 10. Und nach Australien sieht es gar danach aus, dass Alpine die letzten Überbleibsel einsackt.

Alfa-Sauber läuft Gefahr, auf das Unvermögen anderer angewiesen zu sein, um selbst zu punkten. Alpine will sich durch neue Teile bis zur Sommerpause um sechs Zehntelsekunden steigern. Hinwil muss gegenhalten. „Die nächsten Updates stecken bereits in der Pipeline“, erzählt Pujolar. Alfa-Sauber will dabei größere Pakete bündeln, statt ständig mit kleineren Neuheiten aufzutauchen.

Der Spanier hält fest: „Wir haben keine spezielle Schwachstelle. Mit dem neuen Frontflügel kommt unser Auto besser zusammen. Unsere Defizite im Vergleich zu den Schnellsten beschränken sich nicht auf langsame oder schnelle Kurven. Wir brauchen allgemein mehr Anpressdruck.“ Und vielleicht auch einfach mehr Zeit, um die Updates zu verstehen und das restliche Paket über das Setup darauf abzustimmen. Die Trainings in Australien waren geprägt durch den Ausfall von GPS und Regen. Das verkürzte die Fahrzeit beträchtlich.

Einen offensichtlich wunden Punkt hat Alfa-Sauber dann aber doch ausgemacht. „Andere gewinnen bei aktiviertem DRS mehr Geschwindigkeit. Das hilft ihnen speziell in der Qualifikation.“ Und beim Überholen. Zum Problemfall könnte Bottas werden. Er wirkt wie ein Schatten besserer Tage. Teamkollege Zhou sei auf dem richtigen Entwicklungspfad: „Ihm fehlt nur ein echtes Erfolgserlebnis.“ ■

WILHELM

WM-Platz 8: Zhou und Bottas sammelten bislang sechs Punkte

MSA

Neue Front: Durch die Umbauten vorn kommt der C43 besser in Balance

WILHELM

Weit zurück: In Melbourne gehörte der C43 zu den langsamsten Autos

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Später MGU-K-Defekt

Haas hat die Ursache für den Notstopp von Nico Hülkenberg nach der Zielflagge von Melbourne gefunden. Die MGU-K gab ihren Geist auf. Es war nicht der erste Defekt dieser Art.

Von: **Michael Schmidt**

Mit seinen ersten sechs WM-Punkten für Haas im Gepäck ist Nico Hülkenberg zufrieden aus Australien abgereist. Es hätten noch zwei Zähler mehr sein können, wenn der Haas-Protest nach dem Rennen erfolgreich gewesen wäre. Doch die FIA schmetterte den Einspruch gegen die Wertung ab. Mittlerweile haben sich die Verantwortlichen des Teams dazu entscheiden, die Angelegenheit nicht vor das Berufungsgericht zu bringen. Die Erfolgschancen sah man als zu gering an.

Geklärt ist auch mittlerweile, was zum Notstopp des Rheinländers nach der Zielflagge geführt hat. Die Untersuchung des Autos ergab einen MGU-K-Defekt. Wäre das Problem etwas früher aufgetreten, hätte Hülkenberg gar keine Punkte mitgenommen. Beim nächsten Rennen in Aserbaidschan muss nun bereits die zweite von drei erlaubten MGU-K eingebaut werden. Schon im Vorjahr war das Ferrari-Bauteil die Achillesferse. Sie hatte alleine in den beiden Haas-Autos viermal für Probleme gesorgt. ■

WILHELM

Glück im Unglück: Die MGU-K im Haas streikte erst auf den letzten Metern

Formel 1

Ferrari in Revision

VierTage nach dem GP Australien hat Ferrari Revision gegen die Fünf-Sekunden-Strafe für Carlos Sainz eingereicht. Begründung: Andere Täter kamen ungeschoren davon.

Von: **Michael Schmidt**

Auf der Strecke rollte Carlos Sainz in Melbourne als Vierter über die Ziellinie. Doch da wusste der Spanier schon, dass er fünf Strafsekunden kassieren würde, weil er Fernando Alonso beim zweiten Re-Start in Kurve 1 angeschoben und umgedreht hatte. Inklusive der Strafe rutschte der Ferrari-Pilot auf den zwölften Platz ab. Auf den letzten Punkterang fehlten nur 0,542 Sekunden.

Ferrari ärgerte sich nicht nur über die Strafe: „Wir hätten uns wenigstens gewünscht, von den Sportkommissaren angehört zu werden. Aber diese Chance hat man uns nicht gegeben“, erklärte Teamchef Frédéric Vasseur. Vier Tage nach dem Rennen hat Ferrari deshalb eine Revision beantragt. Voraussetzung dafür ist, dass der Rennstall neue Beweise liefert, die das Urteil der Sportkommissare erschüttern können. Das Ziel des Einspruchs liegt auf der Hand. „Wir hätten gerne ein anderes Ergebnis als das, was uns in Melbourne präsentiert wurde“, gibt Vasseur zu.

Ferrari argumentiert, dass es beim zweiten Re-Start zu zwei weiteren Unfällen kam. Pierre Gasly kanonierte in Kurve 2 den Alpine von Esteban Ocon in die Mauer. Die Sportkommissare kamen zu dem Schluss, dass es sich um einen typischen Rennunfall gehandelt hat. Der Auffahrunfall zwischen Logan Sargeant und Nyck de Vries wurde erst gar nicht untersucht. Die Sportkommissare sollen nun erklären, warum sie nur in zwei von drei Fällen aktiv wurden und nur in einem eine Strafe aussprachen. ■

WILHELM

Bei Ferrari will man die Strafe für Carlos Sainz nicht tatenlos akzeptieren

NACHRICHTEN

WEICHERE IMOLA-REIFEN

Pirelli hat bekannt gegeben, mit welchen Mischungen bei den nächsten drei Rennen gefahren wird. In Baku (C3/C4/C5) und Miami (C2/C3/C4) bleibt man bei den gleichen Mischungen wie im Vorjahr. In Imola geht es mit C3, C4 und C5 eine Stufe weicher. Die Abnutzung, die man im Vorjahr gemessen hat, sei geringer als erwartet gewesen.

NEUES QUALI-FORMAT

Neben den Reifensorten für Imola hat Pirelli auch bestätigt, dass ein neues Quali-Format ausprobiert wird. Im Q1 dürfen die Teams nur die harte Mischung fahren, im Q2 kommt nur der Medium zum Einsatz und erst im Q3 werden die Softs ausgepackt. Dank der neuen Vorgaben können die Italiener die Gesamtzahl der Reifensätze reduzieren. Statt 13 bekommt jeder Pilot nur noch elf Sätze.

NEUER REGENREIFEN

Pirelli hat für Imola auch noch das Debüt eines neuen Regenreifens angekündigt. Die Mischung soll bei kühleren Temperaturen besseren Grip bieten und deshalb ganz ohne Heizdecken auskommen.

BAUSTELLE LAS VEGAS

Die Organisatoren in Las Vegas haben damit begonnen, die Strecke für das Formel-1-Rennen im November komplett neu zu asphaltieren. Auch mit dem neuen Boxengebäude liegt man im Zeitplan. Hier wird gerade die Fassade verkleidet, bevor es an den Innenausbau geht.

KALENDER-UMBAU

Der Ramadan geht 2024 vom 10. März bis zum 9. April. Deshalb wird die F1-Saison wohl nicht mit zwei Rennen im Nahen Osten starten können. Aktuell sieht es so aus, als rücke Australien einen Platz nach vorne. Danach soll es mit dem Shanghai-Comeback weitergehen. Auch ein Vorziehen des Suzuka-Rennens ist im Gespräch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LIQUI MOLY

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN Ausgabe 16/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 09/23 auto motor sport Ausgabe 8/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 09/23 Motor Klassik Ausgabe 4/2023

Auto Zeitung TOP MARKE 2023 GOLD Schmierstoffe Ausgabe 4/2023

Auto Zeitung TOP MARKE 2023 SILBER Pflegemittel Ausgabe 4/2023

Ich fahr besser mit LIQUI MOLY.

Das richtige Motoröl ist für den optimalen Betrieb Ihres Autos ein Muss. Ölwechseln deshalb auch Sie zu Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke und erfahren Sie den Unterschied.
www.liqui-moly.com

Ihr Auto ist nicht irgendeins.
Also nehmen Sie nicht irgendwas.
LIQUI MOLY bietet für jedes Fahrzeug das passende Motoröl.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PORSCHE

2022 gab David Beckmann gleich drei unerwartete Formel-2-Comebacks – mit diversen Achtungserfolgen

MOTORSPORT IMAGES

Die Karriere von David Beckmann ließ sich bislang mit dem Motto „Gegen alle Widerstände“ überschreiben. Mit dem Porsche-Vertrag gibt es zum ersten Mal Planungssicherheit. Im Interview spricht er über die harte Formel-Karriereleiter, eine wichtige, aber schmerzhafte Lektion und einen möglichen freien Platz bei Audis F1-Projekt.

Von: **Philipp Körner**

Gleich bei Ihrem ersten Prototypen-Auftritt konnten Sie die LMP2-Klasse der WEC in Sebring gewinnen. Ihr Fazit nach dem US-Abenteuer?
Durch das doppelte Debüt – sowohl in der Langstrecken-WM als auch in den USA – war das eine sehr spannende Erfahrung für mich. In Amerika sind die Fans noch ein Stück enthusiastischer als in Europa und leben den Sport richtig. Es ist schön zu sehen, wie so viele Menschen die Langstrecke in ihrem Herzen tragen. Sportlich lief es für mich auch toll, obwohl es was ganz anderes ist als die Formel-Rennen, die ich bislang so kannte. Abläufe wie Fahrerwechsel musste ich erst verinnerlichen.

Sie stehen für das klassische Dilemma unzähliger junger Fahrer, sich mit wenig Geld zur Formel 1 durchschlagen zu wollen. Mussten Sie früh um jede Möglichkeit kämpfen?
Das war auf jeden Fall so. Meiner Familie ging es finanziell gut, aber für den Rennsport waren wir vereinfacht gesagt arme Schlucker. Wie wohlhabend man ist, merkt man erst, wenn man in den Motorsport eintritt und dann gegen Milliardärssöhne fährt. Wir mussten jedes Jahr viele Investoren und Sponsoren finden, damit es funktioniert. Ich habe mir, was Finanzen anging, nie Druck gemacht, weil ich wusste, dass mein Vater alles managt und organisiert. Als Fahrer war das nicht so eine große Sache für mich, was auch wichtig ist. Denn man sollte sich keine Gedanken darüber machen, sondern sich so gut wie möglich auf die Rennen vorbereiten und abliefern. Am Ende war es aber trotzdem immer schwierig, weil wir eigentlich nie genügend Geld

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Formel E hat eine höhere Talentdichte als Formel 1“

hatten, um in Topteams zu kommen. Nur mit Trident in der GP3 bzw. Formel 3 war es doch der Fall. Ein fünfter Gesamtrang wie in der Saison 2018 hätte vor 20 Jahren noch für einen Platz in einem Juniorprogramm gereicht, heutzutage ist das Interesse an einem Fahrer deutlich geringer. Man muss schon fast in seinem Rookie-Jahr den Titel holen oder in die Top 3 fahren. Das geht nur, wenn die Leistung des Fahrers und des Teams – und damit des Autos – stimmt.

Junge Fahrer werden immer häufiger von Investoren unterstützt. Was steckt dahinter?
Im Gegensatz zu Sponsoren, die ihr Produkt platzieren und dir Geld geben, wollen Investoren, die gegebenenfalls auch ein Produkt platzieren, an zukünftigen Einnahmen beteiligt werden.

Kann man sich das wie Studienkredite vorstellen, die man später abbezahlt?
Dadurch, dass ich seit Ende letzten Jahres Berufsrennfahrer bin, wird diese Art Darlehen jetzt getilgt. Das ist völlig legitim, denn ohne meine Investoren wäre ich nicht so weit gekommen. Wer von Haus aus zehn Millionen reinpumpen kann, ohne die Ausgaben zu spüren, hat es natürlich deutlich schöner. Denn dein Vater will das Geld ja nicht zurück. Mein Fall ist aber normal: Jeder erfolgreiche Sportler gibt 20 bis 30 Prozent der Einnahmen ab.

Wie steht es um klassisches Sponsoring?
Davon gibt es für Rennfahrer nicht mehr so viel. In großen Firmen treffen nun außerdem mehr Leute Entscheidungen, die es als Athlet zu überzeugen gilt. Auch bei Aspekten wie Klimaneutralität ist Motorsport nicht immer die beste Werbung – mit wenigen Ausnahmen wie die Formel E. Das alles zeigt aber, wie Investoren an einen glauben und Hoffnungen haben, dass das Mädchen oder der Junge den Sprung in eine gut bezahlte Klasse schafft. Ihr oder ihm hat man dann nicht nur den Traum erfüllt, sondern auch daran einen lukrativen Nutzen gehabt.

2022 haben Sie gleich drei F2-Comebacks innerhalb einer Saison gegeben. Das passt gut zum Karriere-Motto „Gegen alle Widerstände“, oder?
Im Motorsport und besonders in Formelserien ist man Einzelkämpfer und sollte immer aus dem Bauchgefühl heraus entscheiden und sich nicht zu sehr von außen beeinflussen lassen. Es geht bei mir in die richtige Richtung, und bei Porsche fühle ich mich superwohl. Insgesamt fühle mich zwar angekommen, aber noch nicht am Ziel – aber egal, was es sein wird: Es kommt immer näher. Ich fragte mich zwar bei den kurzen F2-Programmen auch, ob es was bringt, aber die Ergebnisse haben doch überzeugt. Man weiß nie, was etwas in der Zukunft bewirken kann, deswegen sollte man jede Chance nutzen und im Jetzt leben.

„Grundsätzlich gilt: Ich möchte nur fahren, wenn ich eine Chance auf Siege habe. Sonst hat man keinen Ehrgeiz mehr und gibt nicht mehr alles.“

David Beckmann

Wie schätzen Sie den aktuellen Stand der Formel 2 und der Formel 3 ein?
Die Formel 3 ist bei den Automobilkonzernen angesehen, aber hat das Image einer noch sehr jungen Serie mit Fahrern, die unter 18 Jahre alt sind und dort ihr Ding machen. Durch die längeren Rennen, die Boxenstopps und zusätzliche Ingenieure ist die Formel 2 etwas professioneller, was uns Fahrer für Konzerne und Profi-Teams attraktiver macht. Als Vorstufe zur Formel 1 tut sich bei der Ausbildung nicht mehr viel. Ich wusste, dass ich mit meinen bezahlbaren Teams nicht in den Top 5 landen werde. Dafür konnte ich im Rahmen der Formel 2 meinen fahrerischen Wert steigern.

Ihr Vater ist eine prägende Figur Ihrer Karriere, aber er musste sich nach einem Autounfall 2019 zurückziehen. Wie hat das Ihre Perspektive auf das Leben und den Sport verändert?
Das hat mir ein bisschen die Augen geöffnet. Als Rennfahrer ist man sehr stark auf eine Sache fokussiert, in meinem Fall die Formel 1. Dadurch kann die Sichtweise auf Aspekte wie Menschlichkeit und Wirtschaftlichkeit recht eingeschränkt sein. Nach dem Unfall habe ich mich viel um die Firma gekümmert und die wichtige Erfahrung gemacht, wie schnell Dinge aus der Hand gleiten können. Es ist wichtig, dass man die Gesundheit von sich selbst und seiner Familie wertschätzt. Bezüglich meines eigenen Managements hat das einen riesigen Unterschied gemacht, weil ich dadurch mit vielen erwachsenen, erfolgreichen Unternehmern zusammengearbeitet habe und von ihnen lernen konnte. Die unabhängige Denkweise der Geschäftspartner findet sich ja auch in großen Konzernen und in den Teams wieder. Man muss lernen, zu überzeugen und dafür vernünftig aufzutreten. Die eingeschränkte Sichtweise von Sportlern – ich bin der Beste und keiner hat mir was zu sagen – funktioniert nicht.

Wie balancieren Sie diese beiden Welten?
Ich habe die Firma von meinem Vater, die ich zusammen mit ihm manage und übernehme. Die ist meine Absicherung. Der Motorsport ist meine Leidenschaft, für die ich sehr viel Disziplin und Ehrgeiz aufbringe. Wenn ich damit Geld verdiene, ist es umso schöner. So habe ich nicht nur den Nutzen aus der Leidenschaft durch Erfolg, sondern auch einen finanziellen Mehrwert. Dazu ist es neben der Firma etwas, das ich selbst aufgebaut habe. Es passt natürlich, dass ich mit der Formel E in einer Szene bin, die wie das Unternehmen meines Vaters einen Bezug zu erneuerbaren Energien hat. Das gibt ihr eine Zukunft und damit auch mir als Fahrer. Betrachtet man nur den europäisch geprägten Formelsport hat sie die höchste Talentdichte – höher als die Formel 1. Die Formel 1 wird in den nächsten Jahren aber sehr stark aufholen und die Abhängigkeit von Paydrivern sinken.

Vergangene Woche wurden Sie für den Formel-E-Rookie-Test bestätigt.
Wenige Tage vor meinem Geburtstag den Porsche 99X Electric in Berlin fahren zu dürfen, ist ein tolles Geschenk. Ich durfte ihn schon beim offiziellen Formel-E-Test in Calafat auf der Rennstrecke bewegen. Das war sehr beeindruckend. Ich freue mich sehr auf den Rookie-Test und darauf, unser Auto noch besser kennenzulernen. Die Gen3 ist durch die Profilreifen und den kleineren Abtrieb nur schwer mit meinen früheren Formelautos zu vergleichen. Die Beschleunigung ist sehr stark, und man muss mehr Geschwindigkeit durch die Kurven tragen, um Energie zu erhalten.

Stehen Sie für Audis F1-Projekt zur Verfügung?
Die Formel 1 ist für jeden jungen Rennfahrer das Ziel, und man sollte nie seinen Glauben verlieren. Allerdings gibt es mit fehlenden Superlizenz-Punkten schon eine praktische Hürde für mich. Momentan liegt auf der Formel E mein Hauptaugenmerk. Mit einem Engagement dort erzielt man auch Punkte. Dann schauen wir noch mal. Grundsätzlich gilt: Ich möchte nur fahren, wenn ich eine Chance auf Siege habe. Sonst hat man keinen Ehrgeiz mehr und gibt nicht mehr alles. ■

David Beckmann

Geburtstag: 27.04.2000
Geburtsort: Iserlohn
Herkunftsland: Deutschland

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auch in diesem Jahr treten wieder 33 Autos den Start des Indy 500 an

INDYCAR

Volle Reihen für Indy

In weniger als 50 Tagen steht das Saisonhighlight der IndyCar-Serie auf dem Plan. Im Gegensatz zum Vorjahr ist das Minimum von 33 Nennungen für das Indy 500 bereits erreicht. Mit etwas Glück könnte es sogar wieder die allseits beliebte Ausscheidungsqualifikation – Stichwort Bumping – geben.

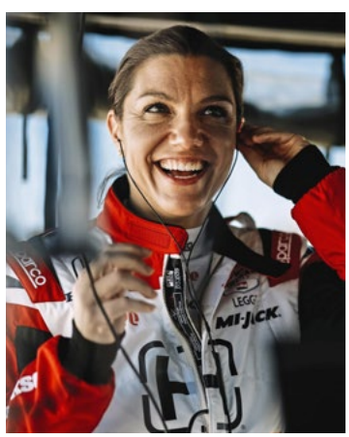
Von: **Philipp Körner**

Schon vor der ersten Rennrunde gab es beim Indy 500 2022 reichlich Drama. Wenige Tage vor dem Trainingsstart hatten sich nur 32 Teams für den Oval-Klassiker eingeschrieben und ließen die Sorge aufkommen, dass das traditionelle Minimum von 33 unterschritten wird – eine Katastrophe für eine Serie, die nach Jahren der Krise wieder im Aufschwung befindlich ist. Schlussendlich schmissen etliche Teams und die Meisterschaft selbst ihre letzten verfügbaren Ressourcen zusammen und brachten Stefan Wilson, den jüngeren Bruder von Justin Wilson, noch ins Feld.

Gegensätzlich zum unrühmlichen Frühling des Vorjahres sieht es nun deutlich besser aus. Zwölf Monate später sind die drei Elfer-Reihen komplett gefüllt. Dazu konnte das Championat von Roger Penske eine weitere wichtige Hausaufgabe erledigen: Mit Katherine Legge (RLL Racing) tritt wieder eine Dame beim „Greatest Spectacle in Racing“ an. Zuletzt startete die 42-jährige Britin hier in der Saison 2013.

Balance bei Motoren

Im vorläufigen Feld finden sich 16 Antriebe des Chevrolet-Partners Ilmor Engineering. Honda Performance Development stellt 17 2,2-Biturbo-V6. Da schon das Saisonfeld dank 27 Vollzeit-Nennungen dicht besetzt ist, sind die zusätzlichen Fahrer schnell aufgeführt. Bei Andretti Autosport kehrt wie gewohnt Michaels Sohn Marco ins Cockpit zurück. Das Indy-500-Spezialteam Dreyer & Reinbold Racing bringt nicht nur den bereits erwähnten Stefan Wilson ins Feld, sondern ermöglicht auch ein Comeback des Indy-500-Siegers Ryan Hunter-Reay. Bei Ed Carpenter Racing steigt der Boss selbst in den Dallara-Chevy und will dabei an frühere Quali-Erfolge anschließen. Zusätzlich zu Legge bei RLL stockt McLaren ebenfalls auf vier Autos auf. Diesmal wird Tony Kanaan, Gewinner der Ausgabe 2013, einen Papaya-farbenen Anzug gereicht bekommen.



INDYCAR

Glückliche Rückkehrerin: Katherine Legge bereitet sich in Texas vor

Abseits davon konzentrieren sich die anderen Teams auf ihre Stammkader. Vor allem das Trio des Teams Penske steht nach den Misserfolgen der letzten Jahre massiv unter Druck. „Titelverteidiger“ Chip Ganassi Racing setzt derweil wie 2022 auf vier Renner, gilt aber als routiniert beim Umgang mit Quartetten.

Hoffnung auf Bumping

Mit der Erfüllung der Pflicht könnte in den nächsten Wochen sogar noch die Kür in der Form des Bumpings folgen. Die legendäre Ausscheidungsqualifikation wird nötig, wenn mehr als 33 Autos gemeldet werden. Hierfür könnten laut Fachmagazin „Racer“ das Nachwuchsserienteam Abel Motorsports mit R.C. Enerson sorgen. Der 26-jährige Pilot aus Florida, welcher 2021 die Qualifikation für das Rennen verpasste, würde einen Chevy-Antrieb nutzen. Abel Motorsports mit Sitz in Indianapolis überzeugte zuletzt in der zweiten Indy-Liga namens NXT und hat schon länger Ambitionen für eine Ausweitung der Aktivitäten erklärt.

Der Eröffnungstag für die Indy-500-Trainings ist in diesem Jahr der 16. Mai (Dienstag). Je nach Bumping-Situation findet das Qualifying am folgenden Wochenende (20./21. Mai) statt. Nach dem Rekord-Run von Scott Dixon im Jahr 2022 wird wieder eine erhöhte Aufmerksamkeit auf den Speeds liegen. Die 107. Ausgabe des 500-Meilen-Rennens von Indianapolis startet um Ortszeit 12.45 Uhr am 28. Mai. So oder so werden die bis zu 300 000 Fans dann 33 Autos zujubeln. ■

VORLÄUFIGE NENNLISTE INDY 500

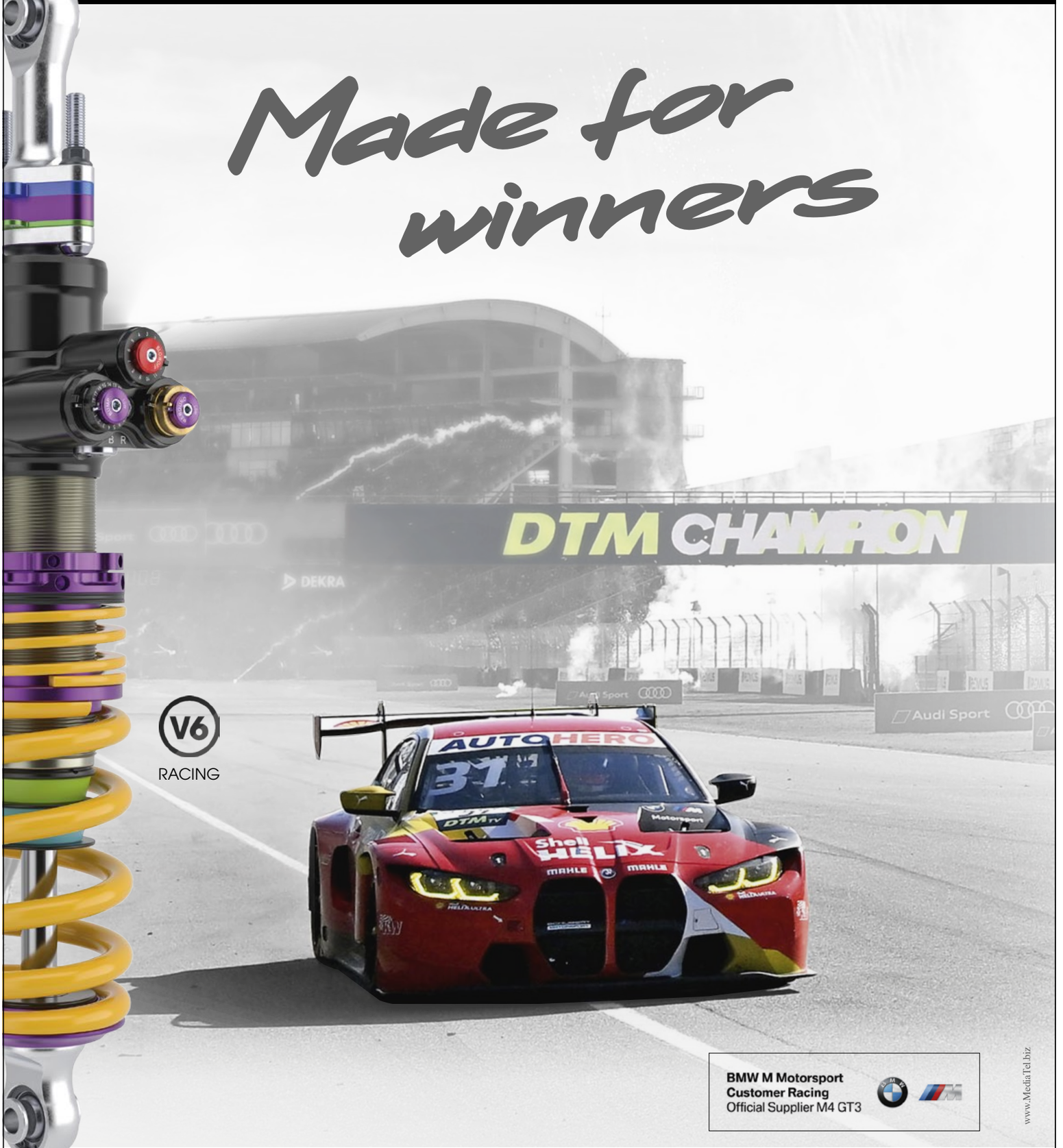
Team	Motor*	Fahrer
A. J. Foyt	C	Santino Ferrucci
	C	Benjamin Pedersen
Andretti	H	Marco Andretti
	H	Devlin DeFrancesco
	H	Romain Grosjean
	H	Colton Herta
	H	Kyle Kirkwood
Chip Ganassi	H	Scott Dixon
	H	Marcus Ericsson
	H	Álex Palou
	H	Takuma Sato
Dale Coyne	H	David Malukas
	H	Sting Ray Robb
DRR	C	Ryan Hunter-Reay
	C	Stefan Wilson
Ed Carpenter	C	Ed Carpenter
	C	Conor Daly
	C	Rinus VeeKay
JHR	C	Agustín Canapino
	C	Callum Ilott
McLaren	C	Tony Kanaan
	C	Patricio O'Ward
	C	Felix Rosenqvist
	C	Alexander Rossi
Meyer Shank	H	Hélio Castroneves
	H	Simon Pagenaud
RLL	H	Jack Harvey
	H	Katherine Legge
	H	Christian Lundgaard
	H	Graham Rahal
Team Penske	C	Scott McLaughlin
	C	Josef Newgarden
	C	Will Power

*Chevrolet/Honda

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

track performance GEWINDEFAHRWERKE

Made for winners



V6 RACING

BMW M Motorsport
Customer Racing
Official Supplier M4 GT3

www.MediaTel.biz

street comfort | street performance | track performance

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK

garantiert auch für dich

KW®

www.KWgewindefahrwerke.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

STEFAN BALDAUF

Insgesamt vier Opel Astra setzt Tobias Jung in der NLS und beim 24h-Rennen ein

Die letzten Opelaner

Sie transportieren ihre Autos auf dem Hänger zum Ring, kochen in der improvisierten Lkw-Küche und sind eines der letzten verbliebenen Opel-Teams in der Nürburgring Langstrecken-Serie: Tobias Jung und seine Mannschaft leben für das, was sie tun. Ein Enthusiasmus, der sogar Stellantis-Chef und Top-Manager Carlos Tavares ansteckt.

Von: **Bianca Leppert**

Was gibt es denn heute zu essen?“, fragt Tobias Jung seine Mutter Petra und versucht dabei einen Blick in den Topf zu erhaschen. Sie rührt fleißig und antwortet: „Gulaschsuppe“. Wer eine gut gemachte Gulaschsuppe schätzt, weiß: Sie gehört zwar nicht zur Fünf-Sterne-Küche, ist aber mitunter leckerer, sättigender und würziger als jedes Chichi-Gericht. Und so ein paar Parallelen ergeben sich da auch zum Team von Jung Motorsport. Man betreibt keinen GT3-Sport oder ein Vermiet-Business mit zehn Autos, sondern ist eine kleine, feine Mannschaft, die in einer Meisterschaft wie der Nürburgring Langstrecken-Serie für Erfrischung sorgt.

Warum? Weil man von der Norm abweicht. Die Bezeichnung Garagenteam mag Tobias Jung nicht so gerne, denn tatsächlich ist man mit vier eingesetzten Opel-Fahrzeugen definitiv über das Hobby-Level hinaus. Aber man gehört zur alten Garde, die mit dem selbst ausgebauten Lkw zu den Rennen reist, tatsächlich den von vielen verschmähten Hänger-Parkplatz nutzt und aus einer Kerntruppe von rund zehn Freiwilligen besteht, die hier für eine warme Suppe schuftet. So mancher im Fahrerlager hätte diese Spezies wohl schon für ausgestorben erklärt. Aber es gibt sie noch. Ein Glück.

Schon jahrelang Opel treu

Auch wenn sich im Team in den letzten 13 Jahren ein bisschen was verändert hat. „Früher bin ich mit meinem umgebauten ersten Straßenauto – natürlich ein Opel – am Samstag RCN gefahren und am Montag wieder zur Arbeit“, erinnert sich Jung. Auch heute dreht der 34-Jährige noch selbst am Lenkrad im Opel Astra in der VT2-FWD-Klasse. Doch er kümmert sich nicht mehr in einer One-Man-Show um alles alleine. Schließlich gehören zum Team mittlerweile ein Opel Astra TCR und drei Opel Astra, die allesamt in der VT2-FWD unterwegs sind. Drei Autos stehen bei verschiedenen Car Chiefs in den Nachbarortschaften, eines hat Jung selbst zu Hause in Bornheim nahe Bonn stehen.

> „Die Küche haben wir zufällig von der Mutter des Teammanagers bekommen. Es war natürlich passend, dass sie gelb ist.“
>
> Tobias Jung, Teamchef

Der Grund: ein Platzproblem. „Wir arbeiten daran, eine Garage zu bauen“, sagt er. „Aber das ist in der Nähe von Bonn nicht ganz einfach. So stehen die Autos eben in verschiedenen Werkstätten bei den Verantwortlichen.“ Es mangelt nicht nur am Platz. Meistens auch ein bisschen an der Zeit. Denn der Teamchef hat einen ganz normalen 40-Stunden-Job als Chemikant. Geschraubt wird meist dann, wenn eben gerade keine Schichtarbeit ansteht. Sagen wir mal so: Das muss man wirklich wollen.

Den Lkw, in dem zwischen Training und Rennen alle auf der Bierbank schnacken und Kaffee aus den Tassen mit den gelben Henkeln trinken, hat Jung natürlich selbst ausgebaut. Dabei wäre fast ein Interior-Designer an ihm verloren gegangen. Denn mit den gelben Beschriftungs-Tapes auf den unzähligen Kisten im Regal und der gelben Küche ist definitiv ein Farbkonzept zu erkennen. Darauf angesprochen, muss Jung lachen. „Die Küche haben wir zufällig von der Mutter des Teammanagers bekommen, weil sie sich eine neue angeschafft hat“, sagt er. „Es war natürlich passend, dass sie gelb ist.“

Dabei schätzen seine Kunden, die sich auf einem seiner Autos einmieten, dass es eben noch um die Sache und nicht die Show geht. „Hier ist jeder freiwillig dabei, und das merkt man auch“,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

STEFAN BALDAUF

Tobias Jung (34) ist Fahrer und Teamchef in Personalunion

STEFAN BALDAUF

Zur Kerntruppe von Jung Motorsport gehören rund zehn freiwillige Helfer

sagt Michael Eichhorn, der mit Jung auf einem Astra antritt. „Was die beiden Jungs im Reifenzelt leisten, ist zum Beispiel auch so wahnsinnig wichtig. Hier steht jeder für jeden ein."

Prominente Kutscher

Diesen Enthusiasmus spüren auch prominente Namen wie etwa der Chef des Automobilkonzerns Stellantis und lassen sich davon anstecken. Carlos Tavares ist seit Jahren bei Jung auf einem Opel am Start. Auch Konzernkollege François Wales, Direktor bei Peugeot Sport, war schon gemeinsam mit ihm beim 24h-Rennen Nürburgring gemeldet. Statt Kaviar und Sonderbehandlung bevorzugen sie die familiäre Atmosphäre und Leidenschaft im Team.

Von Luft und Liebe lässt sich bekanntlich aber nicht überleben. Es ist kein Geheimnis, dass vor allem kleinere Teams in der Nürburgring Langstrecken-Serie das Budget auf den Cent genau durchkalkulieren müssen. „Als reines Hobbyteam, das alles aus eigener Tasche zahlt, wäre es schon sehr teuer", sagt er. „Wenn man es aber bedacht aufzieht, kann man das definitiv stemmen", sagt Jung.

Und was kostet eine Saison? Jung muss ein paar Augenblicke überlegen. „Insgesamt bewegen wir uns mit allem schon im sechsstelligen Bereich", schätzt er. Den Einsatz eines einzelnen Autos in der VT2-Klasse kalkuliert er mit rund 50 000 Euro, wenn man ohne größere Ambitionen antritt.

Bisher war der Einsatz der Opel-Fahrzeuge ein Markenzeichen des Teams. Doch auch mit Engagement und Nostalgie lässt sich die Zeit nicht anhalten. Gerne hätten Jung und seine Mannschaft mit den Rüsselsheimern weitergemacht. Weil es aber immer schwieriger in Sachen Autos und Teileversorgung wird, hat man sich für die Zukunft überlegt, auf eine andere Marke zu setzen. Damit weht ein bisschen weniger Opel-Geist durchs Fahrerlager. Denn bis auf den Kult-Klassiker Manta und sporadische Auftritte anderer Teams ist die Marke in der NLS verschwunden.

Was aber hoffentlich in naher Zukunft nicht verschwinden wird, sind Menschen wie Tobias Jung und seine Jungs und Mädels. Denn die brennen für das, was sie tun, und machen die Serie so zu etwas Besonderem. ■

STEFAN BALDAUF

In den Pausen wird auf der Bierbank im Lkw alles Wichtige besprochen

STEFAN BALDAUF

Ordnung muss sein: Den Lkw hat Tobias Jung selbst ausgebaut

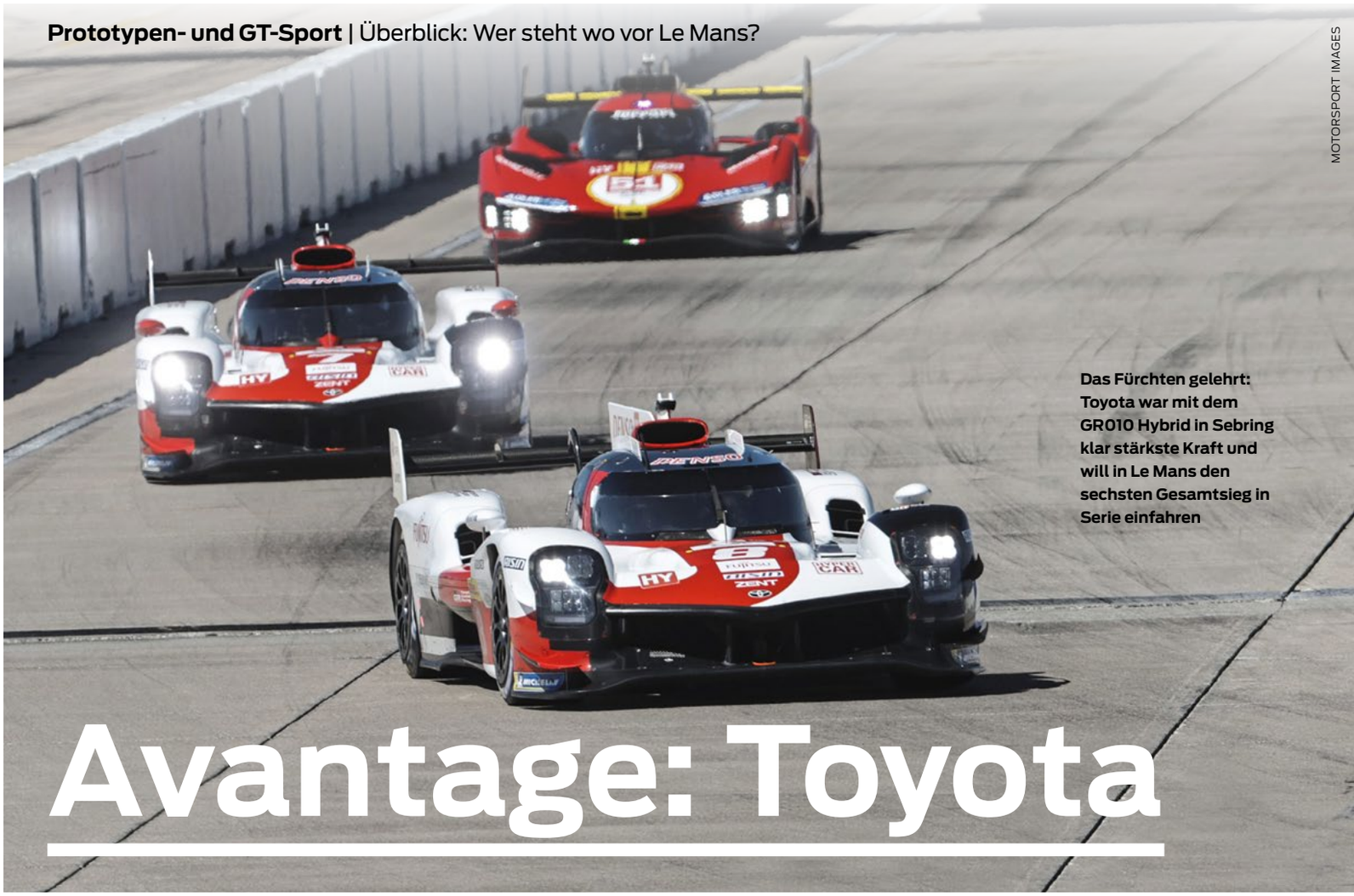
STEFAN BALDAUF

Mama Petra kümmert sich um die Gulaschsuppe, nach der alle lechzen

STEFAN BALDAUF

Knochenjob und trotzdem Spaß: Die Reifenjungs Wilko und Frank (v. l.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



MOTORSPORT IMAGES

Das Fürchten gelehrt: Toyota war mit dem GR010 Hybrid in Sebring klar stärkste Kraft und will in Le Mans den sechsten Gesamtsieg in Serie einfahren

Avantage: Toyota

Erstmals seit 2017 messen sich bei den diesjährigen 24h von Le Mans mehrere Hersteller, die um den Gesamtsieg kämpfen wollen. Doch allzu große Hoffnungen sollten sich alle außerhalb des Toyota-Lagers nicht machen. Das zeigte der WEC-Auftakt in Sebring, als die Japaner die Muskeln spielen ließen.

Von: **Joel Lischka**

Noch zwei Monate, noch zwei Rennen. Dann feiert Le Mans das 100-jährige Bestehen des 24-Stunden-Rennens. In Portimão am kommenden Wochenende und zwei Wochen darauf in Spa (27.–29.4.) haben die Teams die letzte Chance, ihre Autos im Rennen auf den Klassiker vorzubereiten. Fünf Hersteller bringen dieses Jahr ihre Renner voller Hoffnungen an die Sarthe. Die Fans träumen von einem offenen Kampf um den Gesamtsieg. Der dürfte bei normalem Rennverlauf jedoch weniger spektakulär ausfallen als gewünscht. Primus Toyota hält die Zügel fest in der Hand. Das zeigten die Japaner Mitte März beim WEC-Saisonauftakt in Sebring. Erstmals kreuzten dort die unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte LMH und LMDh die Schwerter. Toyota, Ferrari und Peugeot mit Hypercars, während Cadillac und Porsche ihre LMDh-Renner nach Florida schickten.

Ferrari mit Debüt-Pole

Auf der Buckelpiste zeigte vor allem Ferrari, dass den Italienern mit dem 499P ein guter Wurf gelungen ist. Antonio Fuoco stellte den LMH-Renner auf die Pole-Position – vor den beiden Toyota. Wer aber mit einem offenen Kampf um den Sieg rechnete, wurde zügig eines Besseren belehrt. Zum einen riss sich Ferrari mit Boxenstopps in einer Safety-Car-Phase zu Rennbeginn selbst aus der Spitzengruppe, zum anderen war über die zwölfstündige Renndistanz kein Kraut gegen Toyota gewachsen.

Gerade hinsichtlich des Reifenmanagements war der GR010 Hybrid dem 499P überlegen. Das wusste Technikchef Ferdinando Cannizzo bereits vor Rennstart:

> Toyota setzt zwei Jahre Erfahrungsvorsprung mit dem GR010 Hybrid in Erfolge um. Die Japaner sind die Messlatte. Alles spricht für einen sechsten Le-Mans-Sieg.

„Uns war klar, dass die Toyota im Rennen bei der Reifennutzung einen Vorteil haben werden." So kam es auch. Am Ende landete der schnellere der beiden Ferrari hinter den Toyota auf Rang 3. Das Auto hat Potenzial, doch hinsichtlich Strategie, Boxenstopps, Reifennutzung und Reichweite können die Italiener (noch) nicht mithalten. Die Abläufe müssen sich erst einspielen. In Summe resultierte das in zwei Runden Rückstand. Das ist wenig verwunderlich, schließlich fährt Toyota bereits in der dritten Saison mit dem GR010 Hybrid. Das Team hat viel Erfahrung mit dem Rennwagen, und die kann man bekanntlich nicht kaufen. Dazu kommen in den vergangenen Wintern zwei Evolutionen am Auto, die den Toyota gegen die Werkskonkurrenz zur Messlatte im Feld machen. In allen Belangen waren die Japaner der Konkurrenz in Sebring überlegen. Das auf die Balance of Performance (BOP) zu schieben, wäre zu einfach gedacht. Toyota hat den besten Job gemacht.

Für die Truppe zählt in Le Mans nur der Sieg. Es wäre der sechste Gesamterfolg en suite. Um die Konkurrenz kümmert sich Toyota dabei weniger, wie Teamchef Rob Leupen selbstbewusst sagt: „Wir wollen in Le Mans jedes Jahr siegen, immer. Da spielt es eine untergeordnete Rolle, wer die Gegner sind, denn zuerst musst du mal dein Rennen fahren und alles dafür tun, dass du gewinnen kannst. Da schaut man weniger auf die Konkurrenz als primär auf sich selber."

Peugeot-Debakel

Vor dem Letzten aus dem Hypercar-Trio muss sich Toyota aktuell nicht fürchten. Peugeot war in Sebring das schwächste aller

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Werksteams. Unzuverlässig und langsam – die schlimmste aller Kombinationen im Motorsport. Die Zeit für die Franzosen drängt. Der erste 9X8 humpelte bereits in der Formationsrunde zurück an die Box: Schaltprobleme. Das Schwesterauto erlitt dasselbe Schicksal. Getriebe und die Schaltbetätigung harmonieren auch nach tausenden Testkilometern und vier Renneinsätzen nicht. Technikchef Olivier Jansonnie bestätigte zwar, dass Peugeot eine neue Schaltbetätigung in Florida einsetzen wollte, das aber kurzfristig abblies. Doch selbst wenn die Franzosen ihre Zuverlässigkeit in den Griff bekommen sollten, hapert es auch am Speed des Hypercars. In Sebring begründete Peugeot das mit dem ungewöhnlichen Fahrzeugkonzept. Der 9X8 fährt ohne Heckflügel, das Setup-Fenster ist klein und schwer zu treffen, die Buckelpiste verkomplizierte das zusätzlich. Außerdem hatte Peugeot noch nie in Sebring getestet. Werksfahrer Nico Müller stieß ins selbe Horn: „Wir waren zum ersten Mal auf dieser extrem buckligen Piste, ohne jeden Test – da war es schwer, eine gute Abstimmung zu finden." Das mögen alles plausible Erklärungen für die bescheidene Performance sein, doch letztendlich enttäuschten die Franzosen. Die selektive Strecke in Florida zeigte Peugeots Probleme mit dem 9X8 schonungslos auf.

Eine schnelle Änderung des Aerodynamik-Konzepts bis Le Mans wird es nicht geben. Peugeot müsste ein neues Auto bauen. Ob man die Getriebeprobleme samt Schaltbetätigung vor dem Klassiker löst, muss infrage gestellt werden. Zumindest sollte Peugeot in den nächsten Rennen in Portimão und Spa einen deutlichen Schritt nach vorne machen. Sowohl beim Speed als auch bei der Zuverlässigkeit. Sonst dürfte das Heimspiel in zwei Monaten zur Enttäuschung werden.

Cadillac flotter als Porsche

Konkurrent Cadillac dürfte im Gegensatz zu Peugeot eine breite Brust haben. Die US-Amerikaner haben mit dem V-Series.R einen sowohl schnellen als auch standfesten Renner auf die Räder gestellt. Cadillac schickte nur einen Rennwagen nach Sebring. Der beste Doppelstint Cadillacs lag fast auf Toyota-Niveau. Den anderen Autos schenkte der GR010 Hybrid bei den flottesten Doppelstints eine Sekunde pro Runde ein. Am Ende sprang hinter den Toyota und dem ersten Ferrari der vierte Platz heraus. Das Kräftemessen mit dem LMDh-Widersacher Porsche entschied Cadillac klar für sich. Die Stuttgarter hatten keine Chance gegen die US-Boys. Beiden 963 fehlten im Ziel zwei Runden auf den einzigen V-Series.R, auf die beiden Toyota waren es gar vier Umläufe.

Die Probleme sind vielschichtig. Roger Penskes WEC-Truppe fand sich erst wenige Wochen vor dem Saisonauftakt zusammen. Zu erwarten, alles würde bereits reibungslos ablaufen, wäre vermessen. Der Porsche 963 stellte das Team zusätzlich vor einige Probleme. Die heikle Abstimmung in Sebring bereitete Kopfzerbrechen. Sowohl beim WEC-Rennen als auch dem IMSA-Lauf einen Tag später war der 963 ein diffizil zu fahrendes Auto. Das Brake-by-Wire-System verstellte sich offenbar bei der Bremsrekuperation. Zu viel Kraft ging auf die Vorderachse, das Heck wurde leicht und das Pedalgefühl indifferent. Das Selbstvertrauen der Fahrer ging flöten und damit auch gute Rundenzeiten – ein Teufelskreis. Die Doppelstints waren im Rennen nicht auf dem Niveau des LMDh-Gegners Cadillac. Immerhin zuverlässig liefen die Porsche 963 in den zwölf Stunden. Lediglich ein Problem mit der Servolenkung kostete einen Wagen Zeit. Im Ziel lagen die rot-weißen Autos auf den Rängen 5 und 6.

Safety Car verschleiert

Das IMSA-Rennen am gleichen Ort unter ähnlichen Bedingungen sah zwar einen Porsche im Kampf um den Sieg, doch die Wahrheit verschleierte den Rennverlauf. Die Safety-Car-Phasen spielten Porsche in die Karten. Die bereits herausgefahrenen Vorsprünge der Konkurrenz machte das Safety Car jedes Mal konsequent zunichte. Porsche durfte immer wieder zu Cadillac und den lediglich in der IMSA startenden Acura und BMW aufschließen. Die WEC löst solche Gelbphasen lieber mit Full-Course-Yellow. Das friert die Abstände ein und ist transparenter – aber auch weniger spektakulär.

In Portimão und Spa haben Ferrari, Porsche, Cadillac und Peugeot noch zwei Chancen, Toyota zu verunsichern. Dennoch: Alles andere als ein Toyota-Sieg in Le Mans wäre eine Überraschung. Doch die gab es oft genug – gerade bei Toyota. ■

FERRARI

Roter Flitzer: Der 499P war in Sebring auf Anhieb schnell und holte die Pole

PORSCHE

Probleme: Porsche hat mit dem 963 noch einiges an Arbeit vor sich

XPB

Sand im Getriebe: Peugeot fehlt es an Speed und an der Zuverlässigkeit

XPB

Überraschender Underdog: Cadillac war in Sebring stark unterwegs

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

24h-Rennen Nürburgring: Das Abt-Team startet mit Lamborghini

„Wir wollen gewinnen“

Abt Sportsline hat sich als Profi-Team hohe Ziele für das Engagement mit dem Lamborghini Huracán Evo 2 auf der Nordschleife gesteckt. Man muss sich aber auch wieder an die Besonderheiten der Nordschleife gewöhnen.

Von: **Bianca Leppert**

Sechs Jahre Pause legte Abt auf der Nordschleife ein. Da klingt es selbstbewusst, wenn Abt Sportsline-Motorsportdirektor Martin Tomczyk sagt: „Wir wollen gewinnen. Es ist ambitioniert, das wissen wir. Wir haben ja auch nur ein Auto. Abt weiß aber genau, was sie machen. Natürlich gibt es hier Nordschleifen-Cracks, und wir haben den Faktor neues Auto, was es alles nicht so leicht macht. Aber wir kommen nicht hierher, um auf den hinteren Plätzen rumzufahren und Daten zu sammeln.“

Tatsächlich ist Abt Sportsline der Erfolg zuzutrauen. Beim 24h-Rennen greifen mit Jordan Pepper, Nicki Thiim, Kelvin van der Linde und Marco Mapelli Nordschleifen-Profis ins Lenkrad. Ingenieur Leon Wippersteg, der das werksunterstützte Projekt leitet, hat ebenfalls Nordschleifen-Erfahrung. Man setzt zudem nicht wie ursprünglich geplant auf Hankook-Pneus, sondern hat mit Michelin konkrete Siegchancen.

Daten sind jedoch Mangelware. Die Vorgänger FFF Racing waren mit Hankook unterwegs. Konrad Motorsport fährt zwar Michelin, hat aber nicht die neue Evo-Version. „Wir haben gewisse Referenzdaten von Lamborghini, aber es ist schwierig, weil es eine andere Aero ist und ein anderes Setup. Auch beim Motor haben sich Kleinigkeiten verändert“, sagt Tomczyk.

Knifflig: In dieser Saison müssen die Sturzwerte und Flügelstellungen frühzeitig für die BOP hinterlegt werden und dürfen beim 24h-Rennen nicht geändert werden. Etwas einfacher: Die Jungs beim Boxenstopp einzubremsen. Der wurde anfangs noch in Blitzgeschwindigkeit absolviert, obwohl es Mindeststandzeiten gibt. „Da merkst du, dass sie aus der DTM kommen. Wobei es einfacher ist, Druck rauszunehmen als andersherum“, sagt Tomczyk. Er startet selbst beim 24h-Rennen mit Mike Rockenfeller und Timo Scheider auf einem Audi R8 LMS GT3 von Scherer. Weil dieses Projekt schon vor seinem Posten bei Abt feststand, fokussiert er sich beim Saisonhighlight nur auf seine Rolle als Fahrer. ■

BR FOTO

Der Lamborghini Huracán Evo 2 von Abt ist derzeit der Einzige im NLS-Feld

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

TEST FÜR ISOTTA FRASCHINI

Die wiederbelebte italienische Sportwagenmarke Isotta Fraschini hat in dieser Woche die Testarbeit mit ihrem privaten Hypercar aufgenommen: Am Dienstag und Mittwoch wurde der Tipo 6 LMH Competizione einem ersten Shakedown in Vallelunga unterzogen. Maurizio Mediani, der Testfahrer von Michelotto Engineering, die das Chassiskonzept für den Isotta Fraschini entwickelt haben, absolvierte den Rollout. Das Auto soll ab Sommer 2023 in der Sportwagen-WM eingesetzt werden, das Debüt ist für den WM-Lauf in Monza am 9. Juli angesetzt.

MERCEDES: GT3-KADER

Mercedes hat den 18 Fahrer umfassenden Kader für die Einsätze im GT3-Sport 2023 bekannt gegeben. Darunter finden sich die etablierten AMG-Stars Jules Gounon, Daniel Juncadella, Lucas Auer, Luca Stolz, Maro Engel und Maximilian Götz. Raffaele Marciello bestreitet 2023 seine letzte Saison bei Mercedes, bevor er für 2024 in den LMDh-Kader von Lamborghini wechselt. Die Junioren Mikael Grenier und Fabian Schiller steigen 2023 in den Performance-Fahrerkader auf. Die Junioren Ralf Aron, Jordan Love und Jusuf Owega wurden neu in den Kader aufgenommen, dazu kommen die bisherigen zwei Junioren, Arjun Maini und David Schumacher.

GOODYEAR MACHT LMGT3

Goodyear hat den Tender der Weltmotorsportbehörde FIA für die GT3-Klasse in der Sportwagen-WM (WEC) und damit auch für Le Mans gewonnen. Die GT3-Rennwagen ersetzen 2024 die seit Neugründung der WM im Jahr 2012 zum Einsatz kommenden GTE-Rennwagen. Goodyear rüstete bisher die LMP2-Autos in der Sportwagen-WM aus, doch die Klasse steht aufgrund von Platznot für 2024 vor dem Aus: ACO und FIA planen, die Klasse auf WM-Ebene komplett zu streichen, nur beim 24h-Rennen in Le Mans soll ein Kontingent von bis zu 15 Autos zugelassen werden. Das hätte zur Folge gehabt, dass sich auch Goodyear aus der WM verabschiedet. Durch den Gewinn der Ausschreibung bleibt Goodyear nun der WEC erhalten, Michelin rüstet weiterhin die neue Hypercar-Topklasse aus.

MOTORSPORT IMAGES

PORSCHE: TANDY & JAMINET

Porsche und Penske Motorsport haben ihr Aufgebot für das dritte Fahrzeug beim 24h-Rennen in Le Mans komplettiert: Der Brite Nick Tandy und der Franzose Mathieu Jaminet werden den dritten Werks-963 mit der Startnummer 75 zusammen mit Felipe Nasr beim 24h-Klassiker an der Sarthe pilotieren.

AKKODIS IM TITELKAMPF?

Das französische Team Akkodis ASP konnte im letzten Jahr den Endurance Cup der GT World Challenge Europe mit den Fahrern Raffaele Marciello, Jules Gounon und Daniel Juncadella gewinnen – inklusive dem Sieg beim 24h-Rennen in Spa. In diesem Jahr wird die Titelverteidigung laut Teamchef Jérôme Policand kein leichtes Unterfangen. Denn das Team muss Dani Juncadella ersetzen, der seinen Titel wegen Terminkonflikten nicht verteidigen kann. Folglich wurde Juncadella durch den russischen Silber-Fahrer Timur Boguslavskiy ersetzt. „Da die meisten Topteams mit Profi-Besetzungen antreten, werden wir es 2023 schwer haben, den Titel zu verteidigen“, so Policand.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Röhrl verbläst das Feld nach Strich und Faden, aber er gewinnt nicht

MCKLEIN

Sieger in der Sintflut

Was den Galliern ihr Asterix ist, ist den Saarländern ihr Manfred Hero. Bei seinem Heimspiel gegen Weltmeister Röhrl und die Weltmacht Turin ist der Lokalheld eigentlich chancenlos, und doch schlägt bei der Saarland-Rallye 1983 seine große Stunde.

Von: **Markus Stier**

Nach der Rückkehr zu Lancia und dem triumphalen dritten Monte-Carlo-Sieg im Mittelmotor-Renner 037 wollen die Italiener den frischgebackenen zweimaligen Weltmeister Walter Röhrl auch in Deutschland präsentieren, und Schraubenkönig Würth will mit ihm Werbung machen. Geplant sind Auftritte bei der Deutschland-Rallye und Röhrls Heimspiel, der 3-Städte-Rallye. Den Auftakt der Tournee aber macht das Saarland. Röhrl mag die schnellen Prüfungen, 1978 hat er im äußersten Westen der Republik das nationale Feld im Lancia Stratos gedemütigt, jetzt hat er dasselbe im 037 vor.

Es könnte diesmal schwierig werden. Meister Harald Demuth ist im Audi Quattro der neue Platzhirsch, er ist sich seiner Sache so sicher, dass er den ersten DM-Lauf zugunsten eines Werkseinsatzes in England im neuen 80 Quattro auslässt. Es gibt ja ein Streichresultat. Dummerweise rutscht er bei der Westfalen-Lippe-Fahrt ins Aus, der dritte Lauf im Saarland ist die letzte Chance, noch Boden gutzumachen, aber das große Duell fällt aus: Bei einem Test ist Demuth derart abgeflogen, dass sein rechtes Bein in Trümmern liegt.

Diese eine Pfütze

Dabei hätten die Chancen nicht schlecht gestanden: Es hat die ganze Woche geschüttet. Nur auf dem Papier ist der dritte DM-Lauf eine Asphalt-Rallye, in Wahrheit liegt in vielen Ecken Schlamm, glatt wie Schmierseife. Zwei von 31 Prüfungen werden abgesagt, Röhrl gewinnt alle anderen – außer der einen, auf der er alles verliert. Das Dörfchen Wahlen bei Losheim am See ist von acht Hügeln umgeben und auf einem ehemaligen Sumpfgebiet errichtet. Die „Wahlener Platte“ ist eine Institution der Saarland-Rallye und auch der Rallye Kohle und Stahl. Mit drei Durchgängen sind die knapp 16 Kilometer das Herzstück der 83er-Saarland-Rallye. „Wahlener Seenplatte“ wäre der passendere Ausdruck an diesem 8. April. Aus einer Pfütze ist ein Teich geworden, auf dem der als Erster auf der Piste rasende Röhrl mit gewaltigem Schwung ausrutscht und zwölf Minuten im Acker feststeckt, bis ihn eifrige Fans befreien.

> „Die Wahlener Platte ist im Saarland eine Institution. Die Prüfung kannte wirklich jeder.“
>
> Manfred Hero

So wird’s wenigstens nicht langweilig, denkt sich der unterforderte Weltstar. Er fährt auf den verbleibenden 26 Prüfungen sämtliche Bestzeiten. Dabei ist längst nicht klar, wer sein härtester Widersacher sein wird. Lange führt Walter Smolej im betagten Ford Escort das Feld an, bis sich ein Zylinder am BDA-Motor verabschiedet. Schnell ist auch Opel-Junior Erwin Weber im ebenfalls nicht mehr ganz taufrischen Ascona 400. Der furchtlose Bayer reißt sich bei einem Ausrutscher am zweiten Tag ein Rad ab und verliert dreieinhalb Minuten, von denen er sich zweieinhalb zurückerkämpft, aber das reicht am Ende nur zu Rang 3.

14 Heimsiege

Regen, Heimvorteil und die Malaisen der Kollegen haben Manfred Hero an die Spitze gespült. Der gelernte Kfz-Meister aus Schmelz ist mehr als ein Lokalmatador, er ist im Saarland eine Macht. 14 Siege hat er mit seinem Porsche im heimischen Bundesland innerhalb eines Jahrzehnts eingefahren. Auch Hero ist im diffizil zu fahrenden Turbo-Elfer einmal rausgerutscht, Beifahrer Dietmar Müller blickt in der ondulierten rechten Flanke nur noch durch Plastikfolie, wo vorher ein Seitenfenster war.

Aber der Lokalheld behält die Nerven. Er kennt die Wahlener Platte aus dem Effeff und tastet sich mit Jogging-Tempo durch die Flut. Zu Smolej hält er Kontakt, bis der zurückfällt, danach managt er den Vorsprung und sieht gelassen zu, wie ihm Röhrl allein bei den weiteren zwei Durchgängen in Wahlen 1.39 Minuten abnimmt.

43 Sekunden rettet Hero ins Ziel. Sein vierter Sieg bei der Saarland-Rallye ist sein fünfter DM-Sieg, und was er nicht weiß: auch sein letzter. Der Porsche ist nur noch in Ausnahmefällen konkurrenzfähig, der Manta 400, auf den er 1985 umsteigt, viel leichter beherrschbar, aber gegen die Gruppe-B-Allradler völlig chancenlos. Diese Saarland-Rallye bleibt der schönste Erfolg seiner Karriere. Was Röhrl und die Sintflut 1983 angeht, verrät der heute 74-Jährige ein Vierteljahrhundert später in einem TV-Interview: „Wir reden nicht drüber.“ ■

MCKLEIN

Schönster Sieg: Manfred Hero

MCKLEIN

Im Saarland nicht Sieger, aber später Meister: Erwin Weber

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hayden Paddon will Spaß haben und nicht mehr nach unerreichbaren Früchten greifen

NICO MEYER

Rallye-EM statt WRC2

Paddon hakt WM-Rückkehr ab

Da Asien-Pazifik-Meister und EM-Tabellenführer Hayden Paddon kaum Chancen sieht, in der WM in ein Werkscockpit zurückzukehren, konzentriert sich der 35-jährige Neuseeländer nun auf die Rallye-EM.

Von: **Reiner Kuhn**

Anders als seine ehemaligen WM-Kollegen Andreas Mikkelsen oder Mads Östberg hakt Hayden Paddon die Rückkehr in ein Werkscockpit in der Rallye-WM ab und verzichtet trotz drei Proberitten im Vorjahr darauf, in dieser Saison um den WRC2-Titel zu kämpfen.

„Ich bin jetzt in einer anderen Phase meiner Karriere“, sagt der 35-jährige Neuseeländer sieben Jahre nach seinem WM-Sieg bei der Rallye Argentinien 2016.

„Wenn man jung ist, richtet man alles auf die WM aus. Aber jetzt ist dieser Zug für mich offensichtlich abgefahren. Also habe ich mich für ein Programm entschieden, das nicht nur preiswerter ist, sondern mir ebenso viel Spaß macht, auch wenn es mit Einsätzen in Neuseeland und Europa eine Menge Reisestrapazen mit sich bringt“, so Paddon. „Der große Reiz der Rallye-EM liegt darin, dass man Rallyes gewinnen kann. In der WRC2 fährt man nur in einer Klasse. Ich mag es zu siegen, also will ich bei einer Rallye den Gesamtsieg holen und nicht nur die Klasse gewinnen“, stellt der Hyundai-Pilot klar.

Drei Wochen, bevor Paddon Ende März den ersten von nur noch vier anstatt sechs Meisterschaftsläufen in Neuseeland gewann, triumphierte er im privaten Hyundai i20 Rally2 beim EM-Auftakt rund um Fafe. Prompt passt er seinen Tourplan an und tritt anders als ursprünglich geplant Anfang Mai bei der Rallye Gran Canaria an. Zuvor rückt er bei der Rallye Alba aus. „Nach Portugal haben wir uns mit dem italienischen Einsatzteam von BRC Racing besprochen. Auch wenn wir aktuell nur das Budget für sieben der acht EM-Läufe haben, wollen wir uns optimal auf die erste Asphaltrallye vorbereiten, um die EM-Führung zu verteidigen und wenn nicht finanzierbar, eben später einen Saisonlauf auslassen“, so Paddon abschließend. ■

Rallye-WM

Rallye USA macht Werbung

Mit Demonstrationsfahrten über zwei Prüfungen rührten die Veranstalter in Tennessee die Werbetrommel für die Rallye USA.

Organisationsleiter Stuart Wood ist zufrieden. „Alles ist nach Plan gelaufen“, sagte der US-Amerikaner nach der Demo-Veranstaltung am Ostersamstag im beschaulichen Reliance, einem 500-Seelen-Dorf nahe Chattanooga.

Erst wurde den Menschen in Tennessee das Thema Rallye mit einer Ausstellung und einem zeremoniellen Start am Freitag nähergebracht, am Samstag absolvierten sieben Teams dann zwei Schotterprüfungen über insgesamt knapp 20 WP-Kilometer.

„In den vergangenen Wochen haben wir mit den Behörden, dem Forstdienst, Anwohnern und Geschäftsleuten zusammengearbeitet, und ich würde sagen, alle sehen jetzt klarer und glücklicher aus. Der nächste Schritt zu unserer WM-Bewerbung für 2024 ist eine komplette Eintages-Veranstaltung im September“, blickt Wood nach vorne. ■ RK

TEAM RALLY USA

US-WM-Lauf: Schnupperkurs für Fans, Sponsoren und Offizielle

Rallye-WM

Märtin zieht sich zurück

Nach 17 gemeinsamen Jahren beendet Ex-Werksfahrer Markko Märtin die vielschichtige Zusammenarbeit mit Ott Tänak.

Drei Jahre, nachdem Markko Märtin seinen jungen Landsmann Ott Tänak unterstützte, begann dessen internationale Karriere als einer der „Pirelli Star Driver“ in der Produktionswagen-WM 2009. Mit Märtin als Manager an seiner Seite gelang Tänak der Aufstieg bei M-Sport und der Wechsel zu Toyota, der im WM-Titel 2019 gipfelte. Direkt danach lotste Märtin seinen Schützling zu Hyundai, wo die beiden Esten mit ihrem Team RedGrey auch die offiziellen WRC2-Einsätze betreuten. Nun endet die langjährige Zusammenarbeit.

„Dinge halten nicht ewig“, kommentiert Märtin die Trennung schmallippig. „Es war seine Entscheidung, den Motorsport generell zu verlassen und künftig etwas anderes zu tun“, so Tänak, der neben seiner WM-Karriere die Geschäfte des RedGrey-Teams weiterführt. ■ RK

REDGREY

Künftig Einzelkämpfer: Tänak (l.) macht ohne Partner Märtin weiter

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Erster Saisonsieg: Dirt-Spezialist Christopher Bell gewann in Bristol

Dirt-Rennen in Bristol

Endlich ein Dirt-Spezi

Drei Jahre hat es gedauert, bis endlich einer der Dirt-Spezialisten das entsprechende Rennen in Bristol gewinnen konnte. Christopher Bell (Toyota) holte sich den ersten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Um präzise zu sein: Es waren nicht drei Jahre, sondern drei Ausgaben des Dirt-Spektakels, das seit 2021 im Cup ausgetragen wird. Und das hatte es wieder mal in sich. Im Fokus stand Kyle Larson, der als einer der besagten Dirt-Spezialisten auch in diesem Jahr wieder zu den großen Favoriten auf den Sieg zählte. Nachdem er und Bell sich 2021 in die Quere kamen und Larson sich 2022 mit P4 zufriedengeben musste, stand er als Sieger der Vorwoche und Pole-Mann einmal mehr ganz oben auf den Listen der Buchmacher.

Tatsächlich drückte der Richmond-Sieger der Frühphase des Rennens seinen Stempel auf und führte die 75 Runden bis zur ersten Pause souverän an.

Nach dem Stage-Sieg ging es dann aber langsam bergab. Als einer derjenigen, die nach dem ersten Segment neue Reifen aufgefassten, fiel er zurück und drehte sich bei der Aufholjagd selbst weg. Damit landete er am Ende des Feldes, was ein erneutes Durchboxen im wilden Verkehr bedeutete. Dabei blieb er in der zweiten Stage-Pause auf alten Reifen – geriet kurz danach aber an Ryan Preece (Ford), den er zuvor schon einmal touchiert und in die Wand gedrückt hatte.

Diesmal revanchierte sich der Stewart-Haas-Pilot und schickte Larson in die Wand. Allerdings so nachhaltig, dass Larson direkt aus dem Rennen war. „Das war wohl der Payback, für was auch immer ich ihm angetan hatte“, war der Hendrick-Pilot genervt. „Das ist Mist, aber ich sollte sauer auf mich sein. Nur durch den Dreher war ich so weit hinten.“

Die zweite Stage ging an Tyler Reddick, der in der ersten Stage-Pause auf alten Reifen geblieben war und sich so die Führung gesichert hatte. Das bedeutete aber auch, dass er für die letzten 100 Runden neue Goodyear-Pneus benötigte. Dadurch fiel er zunächst bis auf P12 zurück, während Bell zuvor schon gewechselt hatte und nun seinerseits auf abgenutzteren Reifen zu Ende fahren konnte. Bell behielt im gesamten dritten Segment die Führung und gewann trotz einiger haariger Momente.

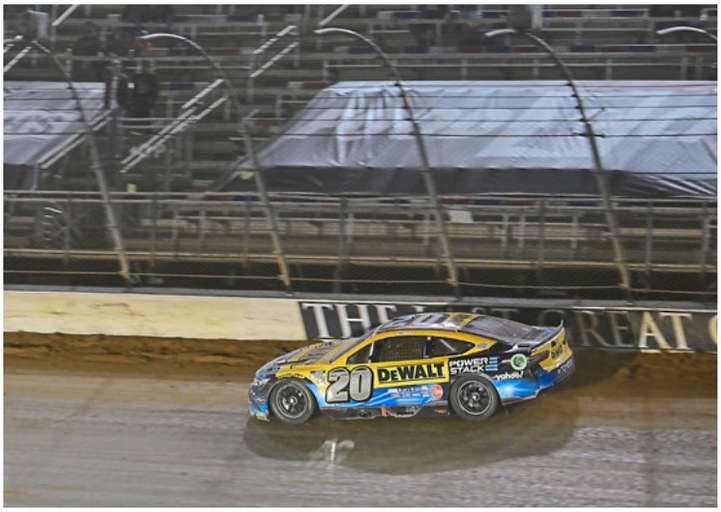
Eine Runde zu wenig

„In Turn 1 und 2 war alles gut, aber in Turn 3 und 4 war es etwas rutschiger“, berichtete der Gibbs-Toyota-Pilot, der Markenkollege Reddick im Rückspiegel immer größer werden sah. Jener musste sich aber wie im Vorjahr mit P2 zufriedengeben. Damals wurde er von Kyle Busch zur Seite geschoben und verlor den Sieg, diesmal fehlte ihm eine Runde für einen Angriff. „Zwei Runden vor Schluss war ich zu weit weg. Aber in der letzten Runde ... wer weiß?“, so Reddick, der Ähnliches im Sinn hatte wie Busch 2022. Doch die Ambitionen des Austin-Siegers wurden in der letzten Runde von einer Gelbphase im Keim erstickt. Es war bereits die 14. Neutralisierung im Laufe des langen Renn-Abends.

„Das waren einige der längsten Runden meines Lebens“, war Bell beim Sieger-Interview sichtlich erleichtert. Nach u. a. drei Siegen beim berühmten Chili-Bowl-Event hat er nun einen weiteren großen Dirt-Erfolg.

Für das Hendrick-Team lief die letzte Woche nicht nur wegen Kyle Larsons jähem Aus nicht gerade planmäßig. Nachdem erneut Unregelmäßigkeiten an den Autos festgestellt wurden – diesmal nur an denen von Alex Bowman und William Byron – gab es die nächsten Strafen. Weil das so genannte Greenhouse, also die Fahrgastzelle, nicht den Vorgaben entsprach, bekamen beide Fahrer 60 Punkte abgezogen. Dazu müssen die Interims-Teamchefs zwei Rennen pausieren, und für beide Teams werden 75 000 US-Dollar Geldstrafe fällig. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



MOTORSPORT IMAGES

Immer an der Wand entlang: Auch Sieger Bell holte sich ein paar Schrammen

MOTORSPORT IMAGES

Larsons Ende: Nach Kollision mit Ryan Preece war der Favorit raus

MOTORSPORT IMAGES

Schlammschlacht: Vor allem in den frühen Runden wurde es schmutzig

NASCAR CUP SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
8. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Christopher Bell (USA)	Toyota
2.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
3.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
4.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
5.	Chase Briscoe (USA)	Ford
6.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
8.	Todd Gilliland (USA)	Ford
9.	Kevin Harvick (USA)	Ford
10.	Ty Gibbs (USA)	Toyota

Gesamtwertung
nach 8 von 36 Rennen

1.	Bell (Toyota)	281 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	268
3.	Harvick (Ford)	255
4.	Larson (Chevrolet)	242
5.	Reddick (Toyota)	235
6.	Busch (Chevrolet)	234
7.	Truex Jr. (Toyota)	232
8.	Logano (Ford)	223
9.	Keselowski (Ford)	216
10.	Blaney (Ford)	211

NASCAR Truck Series in Bristol (Dirt)

Logano ganz souverän

Joey Logano gab kurzfristig einen Gaststart in der dritten NASCAR-Liga – und gewann das Dirt-Rennen im Bristol-Kolosseum.

Von: **Michael Bräutigam**

Erst Ende März gab der amtierende Cup-Champion bekannt, dass er einen seiner seltenen Gaststarts bei den Trucks absolvieren wird. Wie im Vorjahr – damals nach fast sieben Jahren Truck-Pause – nutzte er die zusätzlichen Meter auf der lehmbedeckten Fahrbahn, um möglichst viel fürs Cup-Rennen zu lernen. „Ich bin mir aber nicht sicher, ob es wirklich etwas gebracht hat“, sagte Logano, der diesmal für ThorSport startete.

Grund für den eher begrenzten Lerneffekt war ein zerfahrenes Rennen. Nicht weniger als elf Gelbphasen über insgesamt 64 Runden sorgten dafür, dass der auf 150 Runden angesetzte sechste Saisonlauf nie so richtig Fahrt aufnahm. Logano war dabei der dominierende Mann, der das Chaos hinter sich ließ. 138 Führungsrunden und der Sieg in beiden Stages wurden mit dem überhaupt erst zweiten Truck-Sieg (beim allerdings erst neunten Start) von Logano gekrönt.

Majeski klarer Leader

Bester Stammfahrer wurde Loganos Teamkollege Ty Majeski, der damit auch eine deutliche Tabellenführung hält. „Er ist nicht umsonst zweifacher Cup-Champion“, zollte der Youngster dem siegreichen Gaststarter Respekt. „Schön, dass ThorSport in der Victory Lane ist. Schade ist nur, dass nicht wir es sind.“

Mit William Byron (Chevrolet) landete ein weiterer Gaststarter aus dem Cup auf dem dritten Platz. Auch Chase Briscoe, der sonst in der ersten Liga unterwegs ist, schlug sich mit dem siebten Platz beachtlich. ■

NASCAR TRUCK SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
6. von 23 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Ty Majeski (USA)	Ford
3.	William Byron (USA)	Chevrolet
4.	Matt Crafton (USA)	Ford
5.	Grant Enfinger (USA)	Chevrolet
6.	Jake Garcia (USA)	Chevrolet
7.	Chase Briscoe (USA)	Ford
8.	Tanner Gray (USA)	Toyota
9.	Kaden Honeycutt (USA)	Ford
10.	Matt DiBenedetto (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 6 von 23 Rennen

1.	Majeski (Ford)	259 Punkte
2.	Smith (Ford)	225
3.	Rhodes (Ford)	212
4.	Crafton (Ford)	198
5.	Eckes (Chevrolet)	194
6.	Enfinger (Chevrolet)	188
7.	Heim (Toyota)	170
8.	Gray (Toyota)	156
9.	DiBenedetto (Chevrolet)	150
10.	Sanchez (Toyota)	148

NASCAR

Klarer Sieger im Lehm-Kolosseum: Logano vor Majeski beim Truck-Rennen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR UK

Mit englischer Härte

Die TCR UK ist in diesem Jahr zu einer der Top-Serien in der Kategorie herangewachsen. Beim Auftakt in Snetterton gewannen Bruce Winfield (Hyundai) und Lewis Brown (Cupra).

Von: **Michael Bräutigam**

In letzter Sekunde gab es in Person von Josh Files noch einen echten Star als Neuzugang im letztlich 24-köpfigen Feld. Der zweifache Meister der ADAC TCR Germany sowie ehemalige Champion der TCR Europe zeigte mit der Pole-Position auch gleich, dass er mit seinem Hyundai Elantra von Area Motorsport zu den Titelkandidaten zählt.

Am Start ins erste Rennen kam er jedoch nicht optimal weg und musste sich hinter den Teamkollegen Winfield und Adam Shepherd (beide im i30) einsortieren. Shepherd fiel mit technischen Problemen zurück und Files schien schneller als Winfield, doch das Rennen ging ohne ernsthafte Angriffe des Verfolgers zu Ende. So durfte man sich über einen Doppelsieg freuen. Dritter wurde Titelverteidiger Chris Smiley im brandneuen Honda Civic, mit dem er trotz nur rund 20 Runden im Vorfeld auf Anhieb bestens zurechtkam.

Weil in der TCR UK die Top 10 des ersten Laufs für den zweiten Durchgang umgedreht werden, war ein spannendes Rennen zu erwarten. Und diese Hoffnungen wurden nicht enttäuscht. Mit viel englischer Härte ging es praktisch im gesamten Feld zur Sache, wobei Smiley bereits nach der ersten Kurve in die Leitplanke einschlug und raus war.

Am besten kam Files durchs Geschehen, der den starken Verfolger Lewis Brown (Chameleon Motorsport) immer auf rund einer Sekunde Abstand hielt. Doch zwei Runden vor Schluss verrauchte der Motor im Files-Elantra, und so fuhr Brown zum Erfolg. Alex Ley und Winfield sorgten dafür, dass Area Motorsport sich trotzdem über zwei Podestplätze freuen konnte. Winfield ist nach dem starken Auftakt der erste Tabellenführer. ■

TCR UK

Winfield vor Files: Im ersten Lauf gab es einen Doppelsieg der Area-Hyundai

BTCC

Hamilton wieder dabei

Ende nächster Woche startet die BTCC in die neue Saison. Im Vorfeld gibt es gute Neuigkeiten – aber auch schlechte.

Von: **Michael Bräutigam**

Die guten vorweg: Zwei der absoluten Publikumslieblinge sind wieder mit von der Partie, nämlich Nicolas Hamilton und Jade Edwards. Sowohl der Halbbruder von F1-Star Lewis Hamilton als auch die einzige Dame im Feld wurden vergangene Woche für die letzten beiden Cockpits im Team HARD bestätigt. Beide werden einen Cupra Leon pilotieren, wobei Edwards vom ehemaligen Team BTC Racing (One Motorsport) zum Team stößt.

One Motorsport war auch das letzte Team, das noch nicht „voll" war. Seit Dienstag ist klar, dass Will Powell den dritten Honda Civic neben Aiden Moffat und Josh Cook pilotieren wird. Powell wird außerdem neuer kaufmännischer Leiter des Teams.

Team Dynamics, das eigentlich in der „Hersteller-Wertung" eingeschriebene Honda-Team, hat derweil den langjährigen Sponsor Halfords verloren, weshalb man sich gezwungen sieht, 2023 eine Pause einzulegen. Damit bleiben ihre zwei per Lizenz vergebenen Startplätze frei.

Die Mechaniker bleiben jedoch nicht arbeitslos: Man hat sich mit One Motorsport zusammengetan respektive leistet dem Team von Steve Dudman Unterstützung. ■

TEAM HARD

Nicolas Hamilton geht mit Team HARD in seine fünfte volle BTCC-Saison

NACHRICHTEN

TCR WORLD TOUR: DAS HYUNDAI-TEAM IST FIX

Hyundai hat nun bekannt gegeben, wer die beiden Elantras in der TCR World Tour einsetzen und pilotieren wird. Gegenüber der WTCR 2022 ändert sich dabei nichts: Einsatzteam bleibt die BRC Squadra Corse, als Fahrer sind Mikel Azcona und Norbert Michelisz dabei.

TCR EASTERN EUROPE: ZWEI JANÍK-TRIUMPHE

In Oschersleben startete die Saison der TCR Osteuropa, und Hyundai zeigte sich als die dominante Marke. Zwar holte Petr Fulín (Cupra) die Pole, im ersten Rennen gewann jedoch Mat'o Homola im Hyundai Elantra von Janík Motorsport vor dem Tschechen. Im zweiten Durchgang gewann Homolas Teamkollege Carlo Czepiel. René Kircher holte im Honda von Mertel Motorsport die Plätze 4 und 6, Sebastian Steibel im Audi von Aditis Racing die Plätze 6 und 9. Grund zu Feiern hatte Steibels Teamkollege Tobias Poschik: Der Österreicher holte im zweiten Lauf P3.

TCR DÄNEMARK: AUCH MICHELLE HALDER DABEI

Nach Mike Halder wird auch seine Schwester Michelle in diesem Jahr die gesamte Saison in der TCR Denmark mit einem Honda Civic von TPR Motorsport absolvieren. 2022 hatte die 23-Jährige in der Serie bereits einen Gaststart.

STCC: PWR WEITER MIT CUPRA AM START

Das PWR-Team war noch die Info schuldig, mit welcher Marke man 2023 in der neuen, elektrischen STCC an den Start gehen wird. Wenig überraschend wird man erneut mit Cupra zusammenspannen. Dabei werden drei Cupra Born eingesetzt. Dessen Technikbruder VW ID.3 ist bereits von einem anderen Team bestätigt. Dazu kommen drei Tesla Model 3 und drei BMW i4, sodass man mit zwölf Autos in die Saison startet.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

XPB

Nächstes Double

Im Dezember und Januar hatten wir Sie, liebe Leser, gebeten, Ihre persönlichen Fahrer und Automodelle des Motorsportjahres 2022 zu wählen. Nun stellen wir Ihnen die Sieger vor.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach seinem zweiten WM-Titel in der Formel 1 haben auch Sie Max Verstappen erneut zum Sieger der Leserwahl in der entsprechenden Kategorie gewählt. Nachdem er im Vorjahr aber noch fast die Hälfte aller Stimmen bekam, sind es diesmal nur noch etwas mehr als ein Drittel. Werden Sie der Dominanz des Niederländers etwa schon überdrüssig? Mit Platz 2 haben Sie Sebastian Vettel ein schönes Abschiedsgeschenk Richtung Ruhestand gemacht. Und auch George Russells starke Leistungen haben Sie mit den drittmeisten Stimmen gewürdigt.

Ein ehemaliger F1-Pilot, Stoffel Vandoorne, hat dagegen nicht nur den Formel-E-Titel, sondern offensichtlich auch Ihre Herzen in der Kategorie „Formelsport“ gewonnen. Auf die Plätze 2 und 3 wählten Sie Indy500-Sieger Marcus Ericsson und seinen IndyCar-Kollegen Scott Dixon – noch vor F2-Champion Felipe Drugovich.

Der mittlerweile von Superfahrern nur so geflutete Sportwagen-Bereich war wieder in drei Kategorien unterteilt. Bei den Prototypen war WEC-Champion und Le-Mans-Sieger Sébastien Buemi Ihr klarer Favorit. Ungefähr halb so viele Stimmen bekam sein Toyota-Cockpitpartner Brendon Hartley. Dritter wurde IMSA-Überflieger Tom Blomqvist.

Im internationalen GT-Sport hat Sie Kévin Estre am nachhaltigsten beeindruckt, weshalb er die entsprechende Kategorie mit mehr als einem Viertel aller Stimmen für sich entschied. Dahinter landeten die Mercedes-Asse Raffaele Marciello und Daniel Juncadella. Spannend: Marciello schaffte

FAHRER DES JAHRES

Formel 1	Formelsport	Prototypen	GT-Sport international	GT-Sport national
1. Max Verstappen (36,6 %)	1. Stoffel Vandoorne (22,9 %)	1. Sébastien Buemi (24,4 %)	1. Kévin Estre (27,2 %)	1. René Rast (30,1 %)
2. Sebastian Vettel (14,9 %)	2. Marcus Ericsson (15,4 %)	2. Brendon Hartley (12,4 %)	2. Raffaele Marciello (16,7 %)	2. Sheldon v. d. Linde (17,8 %)
3. George Russell (9,7 %)	3. Scott Dixon (13,7 %)	3. Tom Blomqvist (11,4 %)	3. Daniel Juncadella (12,6 %)	3. Lucas Auer (10,7 %)
4. Fernando Alonso (9,2 %)	4. Felipe Drugovich (11,6 %)	4. Ferdi Habsburg (9,7 %)	4. Dries Vanthoor (9,7 %)	4. Tim Heinemann (10,2 %)
5. Lewis Hamilton (8,4 %)	5. Jamie Chadwick (7,8 %)	5. Robin Frijns (9,6 %)	5. Matt Campbell (8,0 %)	5. Christian Engelhart (8,6 %)

Langstrecke Nürburgring	Rallye	Tourenwagen	Nachwuchs	Sonderpreis
1. Frank Stippler (29,4 %)	1. Sébastien Loeb (25,0 %)	1. Tom Coronel (24,8 %)	1. Tobias Müller (38,9 %)	1. Olaf Manthey (26,7 %)
2. Kelvin v. d. Linde (23,1 %)	2. Kalle Rovanperä (20,4 %)	2. Martin Andersen (15,5 %)	2. Andrea K. Antonelli (10,9 %)	2. Uwe Alzen (21,9 %)
3. Robin Frijns (9,6 %)	3. Sébastien Ogier (13,2 %)	3. Mikel Azcona (10,9 %)	Emil Lindholm (10,9 %)	3. Peter Mücke (15,3 %)
4. Dries Vanthoor (7,3 %)	4. Philip Geipel (11,1 %)	4. Adrien Tambay (9,9 %)	4. Ben Green (8,3 %)	4. Laurin Heinrich (7,3 %)
5. Jakub Giermaziak (6,7 %)	5. Thierry Neuville (7,3 %)	Shane v. Gisbergen (9,9 %)	5. Charles Weerts (6,2 %)	5. Erwin Buck (6,8 %)

MERCEDES

Formelsport: Stoffel Vandoorne

AUDI

GT-Sport national: René Rast

RED BULL

Rallye: Sébastien Loeb

TCR EUROPE

Tourenwagen: Tom Coronel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

es trotz seines Titels im ADAC GT Masters nicht unter die Top 5 im GT-Sport national. Dort dominierten die DTM-Fahrer wie im Vorjahr das Geschehen. Allerdings war es der in der Endabrechnung Drittplatzierte, René Rast, der die meisten Wählerstimmen erhielt – vor Meister Sheldon van der Linde und Vizemeister Lucas Auer. Best of the Rest wurde DTM-Trophy-Meister Tim Heinemann, der 2023 in die DTM aufsteigt.

Bekannte Modellsieger

Bei den Langstreckenrennen am Nürburgring ist Frank Stippler ein echter Dauerbrenner. Auch und vor allem wohl dank seiner starken Ergebnisse am Ende der NLS-Saison hat er diesmal auch die entsprechende Kategorie gewonnen. Dahinter landeten auf den Plätzen 2 bis 4 gleich drei der vier Fahrer, die beim 24h-Rennen den Gesamtsieg einheimsten: Kelvin van der Linde, Robin Frijns und Dries Vanthoor.

Ein echtes Superjahr erwischte 2022 auch Sébastien Loeb: Sieger bei der Rallye Monte Carlo sowie beim Race of Champions, später noch der Titel in der Extreme E. Auch Sie wussten diese Leistungen zu schätzen und haben den Rallye-König erneut auf den Thron gehoben. Da hatten selbst Rallye-Weltmeister Kalle Rovanperä und Sébastien Ogier auf den Plätzen das Nachsehen.

Tourenwagen sind das Metier von Tom Coronel. Und auch wenn er 2022 ohne Titel blieb, hat er die meisten Stimmen in seiner Kategorie bekommen – gefolgt von TCR-Germany-Meister Martin Andersen und WTCR-Champion Mikel Azcona.

Die meisten Stimmen absolut holte sich in der Nachwuchs-Kategorie Nordschleife-Ass Tobias Müller, dahinter belegten Formelsport-Überflieger Andrea Kimi Antonelli und Rallye-Zukunftshoffnung Emil Lindholm den geteilten zweiten Platz.

Last, but not least ging der disziplinunabhängige „Sonderpreis“ diesmal an Olaf Manthey, der 2022 den DTM Classic Cup gewonnen hatte. STT-Meister Uwe Alzen und Peter Mücke, Meister des DTM Classic DRM Cups, hatten da das Nachsehen.

Bezogen auf die Fahrzeugmodelle sind Rennautos made in Germany bei Ihnen weiter hoch im Kurs. Porsche verteidigte die Siege bei den GT-Autos über 500 PS sowie bei den Markenpokalen. Dabei holten die Zuffenhausener jeweils rund doppelt so viele Prozentpunkte wie der jeweils erste Verfolger in der Kategorie.

BMW sahnte erneut sowohl bei den GT-Fahrzeugen bis 500 PS sowie bei den Tourenwagen über 350 PS ab. Audi sicherte sich nach zahlreichen Siegen im vergangenen Jahr die „kleine“ Tourenwagen-Kategorie. Einziger Ausreißer: Der Toyota Yaris, der wie im Vorjahr die Rallye-Kategorie gewann – der rein elektrische Lancia Delta überraschte mit P2. Damit gab es bei den Modellen übrigens exakt die gleichen Gewinner wie im letzten Jahr. ■

ZUBEHÖR-MARKEN

1. Sportauspuffanlagen	AKRAPOVIČ
2. Rennsitze/-schalen	RECARO
3. Sportsitze	RECARO
4. Federn	Eibach
5. Felgen	BBS MOTORSPORT
6. Helme	SCHUBERTH
7. Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge	brembo
8. Öle/Schmierstoffe	LIQUI MOLY
9. Pflegemittel	LIQUI MOLY
10. Rennreifen	MICHELIN
11. Straßenreifen	MICHELIN
12. Sportfahrwerke	BILSTEIN
13. Gewindefahrwerke	BILSTEIN
14. Filter	MANN FILTER
15. Zündkerzen	BOSCH Technik fürs Leben

MODELLE DES JAHRES

GT-Fahrzeuge bis 500 PS	GT-Fahrzeuge über 500 PS	Rallye	Tourenwagen bis 350 PS	Tourenwagen über 350 PS	Markenpokale
1. BMW M4 GT4 (14,2 %)	1. Porsche 911 (23,8 %)	1. Toyota Yaris (15,4 %)	1. Audi RS 3 LMS (22,7 %)	1. BMW 330e (22,3 %)	1. Porsche 911 (31,8 %)
2. Audi R8 LMS GT4 (13,2 %)	2. BMW M4 GT3 (12,3 %)	2. Lancia Delta (14,4 %)	2. Hyundai i30 N TCR (10,4 %)	2. Alfa Romeo Giulia (15,7 %)	2. BMW M2 (15,7 %)
3. Porsche 718 C. GT4 (11,5 %)	3. Mercedes-AMG GT3 (10,8 %)	3. Hyundai i20 (12,6 %)	3. Cupra León Competición (10,3 %)	3. Cupra León ETCR (10,4 %)	3. Alpine A110 (9,1 %)
4. Alpine A110 GT4 (10,8 %)	4. Audi R8 LMS (8,5 %)	4. Alpine A110 (8,0 %)	4. Volkswagen Golf GTI TCR (8,7 %)	4. Ford Mustang (8,9 %)	4. Lamb. Huracán (8,6 %)
5. Mercedes-AMG GT4 (10,4 %)	5. Lamborghini Huracán (5,8 %)	5. Audi S1 (7,3 %)	5. Alfa Romeo Giulietta TCR (7,0 %)	5. Holden Commodore (7,2 %)	5. Ferrari 488 GTB (8,3 %)

PORSCHE

Unschlagbar in seinen Kategorien: Der Porsche 911 gewann erneut doppelt

BTCC

Sieger bei den „großen“ Tourenwagen: Der BMW 330e aus der BTCC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bagnaia auch bei uns

Nach dem WM-Titel und der Einladung beim Präsidenten hat Francesco Bagnaia auch unsere Leserwahl gewonnen.

Von: **Imre Paulovits**

Er vereint Schnelligkeit mit Lässigkeit und Charme, dazu war er der Dramaturg einer ganz besonderen WM-Saison. Francesco Bagnaia hat letztes Jahr mit einer noch nie dagewesenen Aufholjagd, bei der er nach dem Sachsenring-Grand-Prix noch 91 Punkte Rückstand hatte, den WM-Kampf herumdrehen können und den ersten MotoGP-Titel für Ducati seit 15 Jahren gewonnen. Er ist gar der erste italienische Weltmeister auf einem italienischen Motorrad in der Königsklasse seit einem halben Jahrhundert – nach Giacomo Agostini 1972 auf MV Agusta. So hat er auch die Herzen der MSa-Leser erobert, und sie haben ihn zum zweiten Mal in Folge zum Fahrer des Jahres gewählt. Bagnaia hat fast doppelt so viele Stimmen bekommen wie Vizeweltmeister Fabio Quartararo, dem kurz vor dem WM-Finale die Luft ausging. Aleix Espargaró, der überraschend mit Aprilia lange mit um den WM-Titel kämpfen konnte, kam auf den dritten Platz. Stefan Bradl, der Marc Márquez lange vertreten musste, wählten die Leser auf den vierten Platz vor Enea Bastianini, der auf der Vorjahres-Ducati dem Team des verstorbenen Fausto Gresini vier Siege bescherte und daraufhin zum Ducati-Werksfahrer aufstieg.

Wenn der Moto2-Titel auch an seinen Teamkollegen Augusto Fernández ging, so hat das Supertalent Pedro Acosta, der im Jahr zuvor als Rookie gleich Moto3-Weltmeister geworden ist, die MSa-Leser am meisten überzeugen können. Auch eine langwierige Verletzung zu Saisonmitte konnte ihn nicht davon abhalten, die Saison mit einem überzeugenden Sieg abzuschließen. Deutschlands einziger GP-Pilot Marcel Schrötter bekam zu seinem Abschied noch einmal die Sympathie der Leser, bevor er seine Karriere in der Supersport-WM fortsetzt. Dritter wurde Weltmeister Augusto Fernández, der seither in die MotoGP aufgestiegen ist.

Die Moto3-WM war ein Zweikampf der beiden Aspar-GasGas-Teamkollegen Izan Guevara und Sergio García, den zum Schluss Guevara für sich entscheiden konnte. In der Lesergunst war er noch deutlich weiter vorn, und Dennis Foggia, der auf der Leopard-Honda lange Zeit mit den Spaniern um den Titel stritt und schließlich WM-Dritter wurde, konnte sich in unserer Wahl zwischen die beiden schieben.

Im dritten Anlauf hat es Dominique Aegerter endlich geschafft und wurde MotoE-Weltcupsieger. Da er auch die Supersport-WM gewann, ist der Schweizer der erste Fahrer in der Geschichte, der im Straßensport in zwei unterschiedlichen Serien Weltbester wurde. Mit über zwei Dritteln der Leserstimmen hat er auch die Leserwahl klar vor Lukas Tulovic gewonnen.

Mit seinem zweiten Supersport-WM-Titel reichte es Aegerter in der kombinierten Superbike-Supersport-Wertung zwar nur zum zweiten Platz, doch er ist damit der bislang höchstplatzierte Supersport-Pilot unserer Leser-

ZUBEHÖR-MARKEN

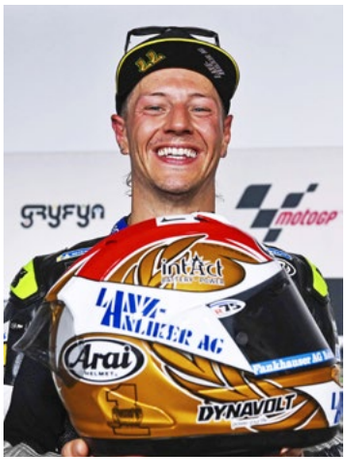
1. Auspuffanlagen	AKRAPOVIČ
2. Bremsbeläge	brembo
3. Fahrwerke	ÖHLINS
4. Helme	SHOEI
5. Motorradbekleidung	DAINESE
6. Öle/Schmierstoffe	LIQUI MOLY
7. Pflegemittel	S100
8. Rennreifen	PIRELLI
9. Straßenreifen	MICHELIN
10. Uhren	TISSOT SWISS WATCHES SINCE 1853

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

wahl. Álvaro Bautista, der Ducati erstmals seit 2011 wieder zum Superbike-Weltmeister machte, befanden auch die Leser für den Besten. Er gewann vor Aegerter und Philipp Öttl, der als Superbike-WM-Rookie auf der GoEleven-Ducati Erstaunliches leistete.

Markus Reiterberger hat letztes Jahr seinen vierten IDM-Superbike-Titel gewonnen und dabei Florian Alt, den Sieger unserer letzten Wahl, in der Meisterschaft und bei den Lesersympathien gleichermaßen auf den zweiten Platz verwiesen. Dabei bekam Reiterberger über die Hälfte aller abgegebenen Stimmen. Dritter wurde Supersport-Meister Max Enderlein.

Ken Roczen bleibt auch weiter Deutschlands beliebtester Motocrosser. Der Supercross-Weltmeister gewann vor seinem Landsmann, dem MX-Masters-Evergreen Max Nagl, und Nachwuchshoffnung Simon Längenfelder. Die Kategorie Offroad/Bahnsport ging an Hardenduro-Weltmeister Manuel Lettenbichler vor dem deutschen Freestyle-Motocrosser Luc Ackermann und Trial-Rekordweltmeister Toni Bou. Die Nachwuchsklasse ging klar an Moto2-Europameister Lukas Tulovic. ■

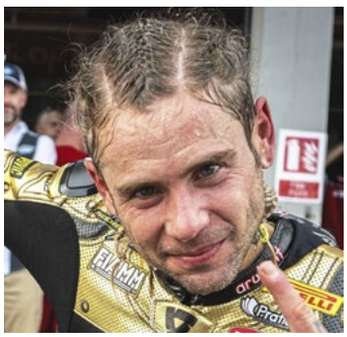


GLÄNZEL

Dominique Aegerter: Klarer Sieger

POLARITY PHOTO

Pedro Acosta: Weltmeister geschlagen


DUCATI

Álvaro Bautista

RED BULL

Ken Roczen

FAHRER DES JAHRES

MotoGP	Moto2	Moto3
1. Francesco Bagnaia (31,4 %)	1. Pedro Acosta (27,7 %)	1. Izan Guevara (23,6 %)
2. Fabio Quartararo (17,4 %)	2. Marcel Schrötter (24,7 %)	2. Dennis Foggia (21,3 %)
3. Aleix Espargaró (12,1 %)	3. Augusto Fernández (12,8 %)	3. Sergio García (16,2 %)
4. Stefan Bradl (10,6 %)	4. Ai Ogura (9,2 %)	4. Ayumu Sasaki (9,3 %)
5. Enea Bastianini (7,8 %)	5. Alonso López (7,0 %)	5. Tatsuki Suzuki (7,3 %)

Moto E	Superbike/SSP/SSP 300	Straßensport National
1. Dominique Aegerter (67,5 %)	1. Álvaro Bautista (27,1 %)	1. Markus Reiterberger (52,6 %)
2. Lukas Tulovic (16,2 %)	2. Dominique Aegerter (22,5 %)	2. Florian Alt (25,2 %)
3. Miguel Pons (2,6 %)	3. Philipp Öttl (18,3 %)	3. Max Enderlein (8,1 %)
Matteo Ferrari (2,6 %)	4. Jonathan Rea (8,6 %)	4. Leo Rammerstorfer (3,2 %)
5. Héctor Garzo (1,6 %)	5. Toprak Razgatlioglu (8,2 %)	5. Rob Hartog (1,7 %)

Motocross	Offroad/Bahnsport	Nachwuchsfahrer
1. Ken Roczen (28,8 %)	1. Manuel Lettenbichler (35,9 %)	1. Lukas Tulovic (42,9 %)
2. Max Nagl (20,2 %)	2. Luc Ackermann (20,5 %)	2. Luca Fischeder (13,8 %)
3. Simon Längenfelder (17,6 %)	3. Toni Bou (10,0 %)	3. Liam Everts (9,1 %)
4. Tim Gajser (11,8 %)	4. Sam Sunderland (7,5 %)	4. Erik Bachhuber (8,8 %)
5. Jeremy Seewer (5,8 %)	5. Hans Weber (7,4 %)	5. Jakob Rosenthaler (8,2 %)

MODELLE DES JAHRES

MotoGP	Moto2/Moto3	Superbike	Supersport 600
1. Ducati D16 GP22 (41,9 %)	1. Kalex Moto2 (25,4 %)	1. Ducati Panigale V4 R (46,3 %)	1. Yamaha YZF-R6 (23,8 %)
2. Aprilia RS-GP (18,0 %)	2. KTM RC250 (18,9 %)	2. BMW M 1000 RR (23,4 %)	2. Ducati Panigale V2 (23,0 %)
3. Suzuki GSX-RR (12,6 %)	3. GasGas RC 250 GP (18,1 %)	3. Yamaha YZF-R1 (8,3 %)	3. Triumph Street Triple 765 RS (17,1 %)
4. KTM RC16 (9,5 %)	4. MV Agusta F2 (10,7 %)	4. Kawasaki ZX-10RR (7,9 %)	4. MV Agusta F3 800 RR (12,9 %)
5. Yamaha YZR-M1 (8,0 %)	5. Boscoscuro Moto2 (7,2 %)	5. Honda CBR 1000 RR-R (7,0 %)	5. Honda CBR 600 RR (8,6 %)

Supersport 300	Motocross	Enduro	Rallye
1. KTM RC390 (50,1 %)	1. KTM 350/450 SX-F (18,1 %)	1. KTM 250/350/450/500 EXC-F (25,0 %)	1. KTM 450 Rally (33,7 %)
2. Yamaha YZF-R3 (23,7 %)	2. Honda CRF 450 F (10,4 %)	2. Yamaha WR 250/450 F (10,6 %)	2. Honda CRF 450 Rally (17,0 %)
3. Kawasaki Ninja 400 (21,4 %)	3. Husqvarna FC 350/450 (8,4 %)	3. KTM 150/250/300 EXC TPI (9,8 %)	3. Yamaha WR 450 Rally (14,9 %)
	4. Yamaha YZ 450 F (8,1 %)	4. Honda CRF 250/450 RX (9,2 %)	4. GasGas 450 Rally (11,2 %)
	5. KTM 250 SX-F (6,1 %)	5. Husqvarna FE 250/350/450 (8,0 %)	5. Husqvarna 450 Rally (10,0 %)

DUCATI

MotoGP: Ducati Desmosedici GP22

KALEX

Moto2/Moto3: Kalex Moto2

DUCATI

Superbikes: Ducati Panigale V4 R

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

VR46

VR46

Marco Bezzecchi (#72) im Regen von Argentinien: Im Warm-up Vertrauen bekommen, im Rennen allen davongefahren

Nach seinem überlegenen Sieg im Regenrennen von Argentinien ist Marco Bezzecchi neuer WM-Leader. Der 24-jährige Italiener erzählt, wie es zu diesem Triumph kam, was er seiner Familie und Valentino Rossi zu verdanken hat, und wie er die Chancen sieht, dass es mit ihm so weitergeht.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie sich nach Ihrem ersten MotoGP-Sieg gefühlt?

Es ist ein fantastisches Gefühl, das sich nicht beschreiben lässt, dafür fehlen mir einfach die Worte. Es ist einfach unglaublich. Es war eine sehr lange Reise, aber schließlich kam dieser Moment, und ich bin sehr glücklich. Ich bin schon am Morgen zuvor mit einem merkwürdigen Gefühl aufgewacht, dass ich diesmal richtig gut bin. Aber dann sah ich den Regen, und ich war verzweifelt, denn am Tag zuvor hatte ich mich im Trockenen so wohl auf dem Motorrad gefühlt. Da hatte ich mir noch gesagt, dass wenn ich im Hauptrennen keine Fehler mache, ich versuchen kann, zu gewinnen. Es war das erste Mal in meiner Karriere, dass ich diese Gedanken hatte. Als ich danach den Regen sah, war es für mich zunächst ein Desaster, und meine Gefühle hingen am Anschlag. Bislang war ich im Regen mit dem MotoGP-Motorrad noch nie schnell. Aber im Warm-up bin ich aufs Bike gestiegen, und das Gefühl war auch im Nassen unglaublich gut. Da hatte ich mir gesagt, ich kann das auch im Regen schaffen. Und das Rennen wurde auch fantastisch. Sobald ich angefangen hatte zu fahren, habe ich mich sehr wohlgefühlt, ich war sehr fokussiert, und alles ging gut. Als ich von zu Hause weggefahren bin, hätte ich niemals gedacht, dass das Wochenende so verlaufen würde. Aber gleich als das Wochenende losging, habe ich bereits angefangen, mich beim Fahren wohlzufühlen. Ich war eins mit meinem Motorrad, das hatte ich so noch nie.

Wo waren Sie im Rennen so viel stärker als die anderen, dass Sie so davonfahren konnten?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich möchte erst einmal den Moment genießen“

Es war nicht einfach, denn diese Art von Rennen sind mental wirklich hart. Ich weiß nicht, wo ich die Vorteile hatte, ich habe mich einfach wohlgefühlt. Ich habe versucht, so sanft wie möglich zu fahren. Ich wusste, dass die Reifen schnell abbauen würden. Deshalb musste ich pushen, aber gleichzeitig sanft fahren und sachte mit dem Motorrad umgehen. Um konzentriert zu bleiben, habe ich auch mit mir selbst und auch mit dem Motorrad gesprochen. So habe ich auch erst auf die Boxentafel geschaut, als noch 14 Runden übrig waren. Da habe ich mich gewundert, wie schnell ich elf Runden hinter mich gebracht hatte. Dafür waren diese restlichen 14 Runden umso länger. Sie fühlten sich an wie ein ganzes Leben, ich wollte nur noch, dass das Rennen zu Ende ist.

„Ich denke, es ist noch zu früh, um an den Titelkampf zu denken. Wir haben erst zwei Grand-Prix-Wochenenden hinter uns.“

Marco Bezzecchi

Wie konnten Sie Ihre Konzentration so lange aufrechterhalten?
Das war nicht leicht. Zu Beginn, als ich gepusht habe, um wegzufahren, war es einfacher, denn wenn man pusht, ist man besser fokussiert. Zum Schluss wurde es aber richtig schwierig.

In welchem Bereich haben Sie sich seit letztem Jahr am meisten verbessert, das Ihnen diesen Sieg ermöglicht hat?
Als Erstes kenne ich die MotoGP-Ducati besser. Dass hat mir sehr geholfen. Wie es Álex Márquez gesagt hat: Die Ducati ist sehr stark, aber man muss erst ihre Stärken nutzen können, was aber auch am schwierigsten ist. Das Motorrad ist auf den Geraden sehr schnell, aber eine Rennstrecke hat auch viele Kurven. Ich denke, das Bremsen am Kurveneingang ist das, wo man den Unterschied machen kann, und da ist es Pecco Bagnaia, der normalerweise den Unterschied macht. Aber auch bei der Traktion ist zum Beispiel Johann Zarco sehr gut, er kann das Motorrad sehr gut aufrichten. Ich denke, beim Bremsen am Kurveneingang habe ich im Trockenen einen kleinen Schritt gemacht, in Argentinien dann auch im Nassen.

Sie führen nun sogar die Weltmeisterschaft an.
Ich führe sie, aber es sind erst zwei von 21 Rennen gefahren. Trotzdem ist es ein Gefühl, das unglaublich ist. Ich hätte das nie erwartet. Ich hatte über so einiges nachgedacht, aber darüber nie. Aber ganz ehrlich bin ich noch mehr für das Team glücklich, denn ohne das Team, ohne Vale und ohne die Akademie wäre es für mich unmöglich gewesen, hierhin zu gelangen. Valentino war immer mein Idol, und er ist es immer noch. Als ich ein Kind war, habe ich wegen ihm mit dem Rennfahren angefangen. Ihn zu treffen, sein Freund und dann sein Fahrer zu werden, war eine große Ehre. Und jetzt in seinem Team in der MotoGP zu gewinnen, ist unglaublich, und ich bin ihm unendlich dankbar. Ohne ihn wäre es bei all der Unterstützung meiner Familie nicht gegangen. Valentino hat den Schritt in die Weltmeisterschaft ermöglicht, mich als Fahrer, aber auch als Person wachsen lassen und schließlich in die MotoGP aufsteigen lassen. Ich darf aber auch meinen Vater und meine ganze Familie nicht vergessen. Sie haben unheimliche Opfer gebracht. Jeder Fahrer, der bis zur Weltmeisterschaft gekommen ist, kann davon ein Lied singen. Mein Vater, meine Mutter und auch meine Schwestern haben mich vom ersten Tag an unterstützt. Zu Beginn mussten wir in ganz Italien herumreisen, später musste ich um die ganze Welt fliegen, und wir haben uns nur ganz wenig gesehen. Sie haben sehr viel investiert, damit ich meinen Traum wahrmachen konnte. Deswegen werde ich ihnen nie genug danken können. Es war eine sehr lange Reise, aber schließlich sind wir hier angekommen. Wenn man an so einem Punkt angekommen ist und so einen Moment hat, wie ich ihn in Argentinien erlebt habe, erinnert man sich auch an die schweren. Dann fühlt sich ein Triumph wie die Rückzahlung an.

Wie haben Sie die Pole-Position mit den Slicks herausgefahren?
Ganz ehrlich war die erste Runde, als wir mit Slicks auf die noch nasse Strecke rausgefahren sind, alles andere als lustig. Die erste Hälfte der Strecke war noch richtig nass, aber in der zweiten Hälfte gab es eine trockene Linie. So gab es eine kleine Chance, und ich habe mir gesagt, ich will es versuchen. Leider bin ich in der Boxengasse mit Takaaki Nakagami zusammengekommen und habe vor dem Motorradwechsel etwas Zeit verloren. Ich wollte eigentlich eine Runde mehr fahren, aber dann war schon die karierte Flagge draußen. Aber es hat auch so gereicht. Bei diesen Bedingungen schnell zu sein, ist immer ein gutes Gefühl, es war das Risiko wert.

Was ist dann zu Beginn des Sprintrennens passiert?
Da ging es unheimlich chaotisch zu, und ich habe zu Beginn viel Zeit verloren. Aber zum Schluss war ich sehr stark, ich konnte viele Positionen gutmachen und hatte viel Spaß. Ich konnte Brad Binder einholen, aber er war in der letzten Runde etwas stärker als ich, hat keinen Fehler gemacht, und so kam ich nicht an ihm vorbei. Ich war über diesen zweiten Platz aber sehr glücklich, und mein Speed hat mir sehr viel Vertrauen für das Sonntagsrennen gegeben.

Das Team hat Sie gefeiert, wie Siege nur selten gefeiert werden.
Es war schon unglaublich. Der Höhepunkt war aber, dass ich ein signiertes Trikot von Lionel Messi bekommen habe. Er ist der Gott des Fußballs. Was Valentino für den Motorsport ist, ist er im Fußball, und was er als Sportsmann in diesem Jahr erreicht hat, ist ohnegleichen. Als ich das T-Shirt bekommen habe und die Unterschrift darauf sah, habe ich vom Podest aus gleich Andrea Migno zugerufen, denn er ist auch ein großer Fan von ihm.

Sie haben ein Tattoo von Ihrem ersten WM-Sieg in Argentinien 2018. Werden Sie sich auch eines von Ihrem ersten MotoGP-Sieg dort stechen lassen?
Ich weiß es noch nicht. Aber vielleicht. Ich muss noch drüber nachdenken und mir überlegen, wie es aussehen könnte.

Wie realistisch sehen Sie es, im Titelkampf dabei zu sein?
Da denke ich noch nicht dran. Ich denke, das ist noch zu früh. Wir haben erst zwei Wochenenden hinter uns. Wir kommen jetzt nach Austin, das ist eine Strecke, die sehr schwer ist und wo Marc Márquez normalerweise unschlagbar ist. Ich denke derzeit nur an den Moment, ich versuche die Rolle des WM-Leaders zu genießen. Und ich versuche, mich weiterzuentwickeln und bei jedem Rennen weiter zu lernen. In ein paar Monaten werden wir dann sehen, wie es wirklich um mich steht. ■

Marco Bezzecchi

Geburtstag: 12. November 1998
Geburtsort: Rimini (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2016: Moto3, Mahindra (47.)
2017: Moto3, Mahindra (23.)
2018: Moto3, KTM (3.)
2019: Moto2, KTM (23.)
2020: Moto2, Kalex (4.)
2021: Moto2, Kalex (3.)
2022: MotoGP, Ducati (14.)
2023: MotoGP, Ducati (zurzeit 1.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nicholas Spinelli: Zwar nicht der Schnellste, aber die Rennsimulation gewonnen

MOTOGP

Starke neue Zeitrechnung

Beim zweiten Vorsaisontest der MotoE mit dem neuen Ducati-Einheitsmotorrad zeigte sich, dass im ersten Jahr mit WM-Prädikat das Feld und das Motorrad noch höherwertiger geworden sind. Eric Granado war Schnellster, Nicholas Spinelli gewann die Rennsimulation vor Randy Krummenacher.

Von: **Imre Paulovits**

Im Gegensatz zum ersten Test in Jerez war das Wetter in Barcelona über alle drei Tage trocken, und es konnten wichtige Abstimmungsarbeiten an der neuen Ducati V21L durchgeführt werden. Dabei zeigte sich wieder ein starker Support von den Ducati-Technikern. „Das hat alles Hand und Fuß, was sie machen", stellte IntactGP-Teamchef Jürgen Lingg fest. „Sie haben noch einmal an der Balance gearbeitet, und damit wurde das Motorrad noch besser. Es ist unglaublich agil, Ducati hat es prima hinbekommen, dass man das Gewicht gar nicht spürt. Dazu ist es beim Bremsen sehr stabil. Die haben mit dem Schwerpunkt genau ins Schwarze getroffen. Bislang haben viele die MotoE belächelt, die muss jetzt richtig ernst genommen werden." Das neue Motorrad bringt nun aber die Reifen an ihre Grenzen. „Mit dem Vorderreifen war es in Barcelona richtig kritisch", ist Lingg aufgefallen. „Die waren nach dem Simulationsrennen bei allen voll am Ende."

Der Brasilianer Eric Granado war es dann, der an allen Tagen die Pace machte und am Schluss mit 1.47,221 die Bestzeit markierte, 0,189 Sekunden vor Nicholas Spinelli. „Granado ist derzeit allen anderen ein Stück voraus. Aber wir wissen auch, dass er unter Druck öfters Fehler macht", schränkte Lingg ein. Das Sprintrennen ging dann auch an Spinelli, Granado ließ sich einmal zu weit heraustragen und fuhr dann allein seine Runden.

„Diese taktischen Spielchen hat er schon letztes Jahr gemacht. Er will sich nicht in die Karten schauen lassen", winkte Lingg ab. Es war dann sein Fahrer Randy Krummenacher, der im Rennen richtig zulegte und schließlich Zweiter wurde. „Es sieht so aus, dass Randy im Rennen noch eins draufpacken kann", so Lingg. „Er nutzt halt seine Erfahrung und geht keine Risiken ein. Das war schon beim Test in Jerez so ähnlich, wo er am letzten Tag bei der letzten Ausfahrt noch einmal kräftig zulegen konnte." Krummenacher war auch zufrieden. „Ich bin zuversichtlich für das erste Rennen, aus meiner Sicht kann es jederzeit losgehen – ich bin bereit", freute sich der Schweizer. „Die Rennsimulation verlief gut, obwohl alles ein bisschen neu für mich war. Aber ich habe mich nach einem guten Start Runde für Runde gut eingearbeitet."

Auch der zweite Fahrer des Intact-Teams, Héctor Garzó, machte eine gute Figur. „Mein Gefühl ist fantastisch", freute sich Garzó. „Ich war in jeder Session unter den ersten vier oder fünf, wir haben alles unter Kontrolle und sind bereit für die Saison." ■

MOTOGP

Randy Krummenacher: Gut dabei, im Rennen noch einmal gesteigert

ERGEBNIS

MotoE-Rennsimulation, Barcelona

	Fahrer	Zeit/Rückst.
1.	Nicholas Spinelli (I)	12.37,738 min
2.	Randy Krummenacher (CH)	+2,603 s
3.	Mattia Casadei (I)	+2,699 s
4.	Héctor Garzó (E)	+2,835 s
5.	Andrea Mantovani (I)	+6,781 s
6.	Miguel Pons (E)	+7,372 s
7.	Kevin Manfredi (I)	+8,189 s
8.	Kevin Zannoni (I)	+8,827 s
9.	Hikari Okubo (J)	+8,997 s
10.	Alessio Finello (I)	+16,946 s
11.	Jordi Torres (E)	+17,083 s
12.	Eric Granado (BR)	+21,583 s
13.	Mika Pérez (E)	+21,842 s
14.	María Herrera (E)	+22,218 s
15.	Matteo Ferrari (I)	+46,719 s
16.	Tito Rabat (E)	+ 2 Rdn.
17.	Luca Salvadori (I)	+ 2 Rdn.
18.	Alessandro Zacchone (I)	+ 2 Rdn.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Toprak Razgatlioglu: Wird der Superbike-WM-Star 2023 MotoGP fahren? Und bei Yamaha?

YAMAHA

Toprak testet MotoGP

Beim Jerez-Test am Montag und Dienstag, bei dem die MotoGP-Testteams von Aprilia, Honda, KTM und Yamaha anwesend waren, fuhr auch Superbike-Weltmeister Toprak Razgatlioglu wieder die Yamaha M1. Ob der Superbike-WM-Star das Metier wechselt, wird sich bald entscheiden müssen.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist keine Neuigkeit, dass Toprak Razgatlioglu und sein Manager Kenan Sofuoglu den Umstieg des Superbike-Weltmeisters von 2021 in die MotoGP planen. Doch weil sich das Transfer-Karussell bereits zu drehen beginnt und bald die ersten Entscheidungen getroffen werden, haben sie sich nun gezielt in Stellung gebracht. Der ausgefuchste Sofuoglu ließ verlauten, dass sie bereits ein Angebot außerhalb Yamahas hätten. Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis reagierte schnell und organisierte die zweite Ausfahrt des 26-jährigen Türken mit der Yamaha M1 beim privaten Test, den sich mehrere Hersteller mit ihren Testteams in Jerez teilten. Dabei waren sowohl Jarvis selbst als auch Teamchef Massimo Meregalli vor Ort, um sich ein Bild von der Entwicklung des Superbike-Piloten zu machen, der bislang nur auf seriennahen Rennmaschinen Rennen gefahren ist.

„Ich bin froh, dass wir in der Lage waren, Toprak so schnell eine zweite Testmöglichkeit zu geben“, so Lin Jarvis. „Ich konnte bei seinem ersten Test in Jerez nicht dabei sein, aber diesmal verfolge ich ihn aufmerksam. Er ist ein sehr talentierter Rennfahrer, und ich bin gespannt auf seinen Speed auf unserer MotoGP-Maschine. Er wird wieder von Cal Crutchlow begleitet, der dort auch die sonstige Entwicklungsarbeit macht.“ Zwar lief der Test auch noch nach unserem Redaktionsschluss, und nur wenige Informationen drangen nach außen, dennoch berichteten Insider, dass Razgatlioglu nach dem ersten Testtag 1,7 Sekunden auf die Tagesbestzeit von Dani Pedrosa einbüßte. Pedrosa bereitete sich intensiv auf seinen Wildcard-Einsatz auf der andalusischen Rennstrecke am letzten April-Wochenende vor und war in seiner schnellsten Runde 0,7 Sekunden langsamer als Cal Crutchlow bei seiner. Die Bedingungen waren diesmal gut, so konnte sich Razgatlioglu bestmöglich akklimatisieren.

Yamaha muss sich nun bald entscheiden, ob sie ihr Zugpferd in der Superbike-WM zugunsten eines MotoGP-Abenteuers aufgeben. Aber Franco Morbidelli muss weitere solche Wochenenden wie in Argentinien liefern, damit ein weiterer Vertrag gerechtfertigt wäre. Und Weltmeister Fabio Quartararo wird Yamaha nur halten können, wenn er mit der M1 wieder Chancen sieht, im Titelkampf mitzukämpfen, was bei den ersten beiden WM-Runden nicht der Fall war. Ob Razgatlioglu es schafft, sich schnell genug vom im Vergleich schwammigen Grenzbereich des Superbikes auf die abruptere Art der MotoGP-Maschine umzustellen, muss sich erst zeigen und wird von einigen Experten wie Ben Spies infrage gestellt.

Viel Testarbeit

Yamaha-Testpilot Cal Crutchlow war mit zwei unterschiedlichen Motorrädern auf der Strecke. Genauso auch Stefan Bradl, der zwei Honda-Prototypen mit unterschiedlichen Fahrwerken testete. Kalex hatte einen Rahmen im Auftrag von HRC geliefert, es wird sich zeigen, ob dieser auch bei Rennen eingesetzt wird. Stefan Bradl war am Montag Zweitschnellster, nur eine Zehntel hinter Pedrosa. Lorenzo Savadori testete für Aprilia neue Teile, und Jonas Folger bereitete sich neben Testarbeit auch darauf vor, dass er am Wochenende zum ersten Mal seit fast sechs Jahren wieder ein MotoGP-Rennen fährt. ■

MOTOGP

Stefan Bradl: Wird er das Testen in Austin unter Rennbedingungen fortsetzen?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kommt er oder kommt er nicht: Marc Márquez trainiert trotz Verletzung eifrig

MOTOGP

Mit Márquez?

Bis Redaktionsschluss wurde nicht bekannt gegeben, ob Honda-Werksfahrer Marc Márquez bei der US-Runde der MotoGP dabei sein wird. Auch über seine Strafe wurde noch nicht entschieden.

Von: **Imre Paulovits**

Marc Márquez gewann gleich das erste MotoGP-Rennen, das auf dem Circuit of the Americas ausgetragen wurde, hat sieben der neun bisherigen Rennen auf der höchsten Stufe des Podests beendet, stand siebenmal auf der Pole-Position und hat achtmal die schnellste Rennrunde gefahren. Doch ob der achtfache Weltmeister am Wochenende dort fahren kann, muss sich noch zeigen. Der Mittelhandknochen seines rechten Daumens hatte zwar drei Wochen Zeit zur Heilung, doch die extremen Bodenwellen und Bremszonen auf der texanischen Strecke stellen eine hohe Belastung gerade für diesen Knochen dar, auf dem sich das ganze Gewicht des Oberkörpers beim Bremsen gegen den Lenker abstützt. Auch das FIM-Berufungsgericht muss noch in dieser Woche entscheiden, ob es dem Honda-Antrag auf die Streichung seiner doppelten Long-Lap-Penalty stattgibt. ■

NACHRICHTEN

MOTO GP

Zumindest einer der fünf bislang in dieser Saison verletzten MotoGP-Fahrer wird in Austin wieder versuchen zu fahren. Das RNF-Aprilia-Team gab bekannt, dass Miguel Oliveira nach Texas reisen und sich am Donnerstag der medizinischen Untersuchung stellen wird. Erst wenn er diese besteht, darf er auch fahren. Pol Espargaró wird bei Tech3 GasGas von Testfahrer Jonas Folger vertreten, der Deutsche fährt sein erstes MotoGP-Rennen seit dem Aragón-GP im Oktober 2017. Ob Joan Mir und Marc Márquez fahren werden, wurde von Honda noch nicht bekannt gegeben. Laut Regelwerk muss nach dem Ausfall eines Fahrers innerhalb von zwei Wochen ein Ersatzfahrer gesetzt werden. So könnte auch Stefan Bradl zum Einsatz kommen, und so würden erstmals zwei Deutsche in der MotoGP fahren. Auch ob Enea Bastianini wieder einsatzfähig ist oder durch Michele Pirro ersetzt wird, ist noch offen.

SUPERBIKE-WM

Loris Baz, der sich bei der indonesischen WM-Runde das rechte Wadenbein gebrochen und Bänder im Fuß und im Knie gerissen hatte, bereitet sich auf seine Rückkehr in Assen vor. Der Fahrer des Bonovo-action-BMW-Teams betreibt intensiv Physiotherapie und hofft auf ausreichende Heilung und die Freigabe der Ärzte.

Vorschau GP Americas

ZEITPLAN

GP of the Americas, COTA (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 14. April 2023		
16.00–16.35	Moto3	1. Training
16.50–17.30	Moto2	1. Training
17.45–18.30	MotoGP	1. Training
20.15–20.50	Moto3	2. Training
21.05–21.45	Moto2	2. Training
22.00–23.00	MotoGP	2. Training
Samstag, 15. April 2023		
15.40–16.10	Moto3	3. Training
16.25–16.55	Moto2	3. Training
17.10–17.40	MotoGP	freies Training
17.50–18.05	MotoGP	Qualifying 1
18.15–18.30	MotoGP	Qualifying 2
19.50–20.05	Moto3	Qualifying 1
20.15–20.30	Moto3	Qualifying 2
20.45–21.00	Moto2	Qualifying 1
21.10–21.25	Moto2	Qualifying 2
22.00	MotoGP	Sprintrennen
Sonntag, 16. April 2023		
16.45–16.55	MotoGP	Warm-up
17.00–17.35	MotoGP	Fahrerparade
18.00	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
19.15	Moto2	Rennen, 18 Rdn.
21.00	MotoGP	Rennen, 20 Rdn.

STATISTIK

GP of the Americas, COTA

Sieger 2022
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM
Moto2: Toni Arbolino (I), Kalex
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati

Pole-Position 2022
Moto3: Andrea Migno (I), Honda, 2.15,814 (= 146,1 km/h)
Moto2: Cameron Beaubier (USA), Kalex, 2.08,751 (= 154,1 km/h)
MotoGP: Jorge Martín (E), Ducati, 2.02,039 (= 162,6 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 2.16,179 (= 145,7 km/h)
Moto2: Arón Canet (E), Kalex, 2.09,312 (= 153,4 km/h)
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati, 2.03,521 (= 160,6 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Arón Canet (E), Honda, 2.15,583 (= 146,3 km/h) (2017)
Moto2: Arón Canet (E), Kalex, 2.09,312 (= 153,4 km/h) (2022)
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati, 2.03,521 (= 160,6 km/h) (2022)

STAND DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	50
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23	41
3.	Johann Zarco (F)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	35
4.	Álex Márquez (E)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP22	33
5.	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	32
6.	Jack Miller (AUS)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	25
7.	Jorge Martín (E)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	22
8.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	22
9.	Franco Morbidelli (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	21
10.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	18

Moto2

1.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	41
2.	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex	33
3.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	29
4.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	26
5.	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	22
6.	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	20
7.	Manuel Gonzalez (E)	Correos Prepago Yamaha VR46	Kalex	16
8.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	15
9.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	15
10.	Albert Arenas (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	15

Moto3

1.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM	38
2.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets - MSI	KTM	36
3.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	27
4.	David Muñoz (E)	BOE Motorsport	KTM	20
5.	Stefano Nepa (I)	Angeluss MTA Team	KTM	19
6.	Andrea Migno (I)	CIP Green Power	KTM	16
7.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	16
8.	Kaito Toba (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda	14
9.	José Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	13
10.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	11

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit Getöse in die Zukunft: Start zum ersten Superbike-WM-Lauf der Geschichte

WORLDSBK

Tag des Donners

Am Osterwochenende vor 35 Jahren nahm die Superbike-WM ihren Anfang. Bei der Premiere in Donington waren einige Probleme zu meistern, und schließlich schlugen die Italiener sogar die starken Briten vor Heimpublikum.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem Ex-Rennfahrer Steve McLaughlin in unzähligen weit in die Nächte reichenden Wodka-getränkten Sitzungen mit den Zuständigen der nationalen Verbände und der FIM eine einheitliche Regel für eine Superbike-Weltmeisterschaft aushandeln und als Promoter auftreten konnte, lief diese am Osterwochenende 1988 vom Stapel. Das Datum für den Auftakt wurde nicht zufällig gewählt: An diesem Wochenende fanden auch die traditionellen Easter-Match-Races zwischen den Briten und den Amerikanern statt, und da diese mittlerweile mit Superbikes ausgetragen wurden, waren die besten Amerikaner und Briten bereits vor Ort. Es gab nur ein Problem: In der US-Meisterschaft durften die Motoren aufgebohrt und größere Flachschieber-Vergaser verwendet werden, der Britischen Meisterschaft lag das TT-F1-Regelwerk zugrunde, und so passten die Maschinen vieler Stars nicht in das deutlich strengere Superbike-WM-Reglement. Die Amis nutzten die WM-Runde ohnehin mehr als Training für ihre Match-Rennen. So wurde die Pole-Position-Zeit von Doug Polen annulliert, und der Brite Roger Burnett durfte sich erster Pole-Sitter der neuen Serie rühmen.

Doch es gab auch andere Geburtswehen. Die kleine italienische Schmiede Bimota hatte im Jahr zuvor die TT-F1-WM mit Virginio Ferrari und ihrer genialen YB4 mit dem Motor der Yamaha FZ 750 gewonnen und nun ein käufliches Renn-Superbike auf dieser Basis mit Benzineinspritzung angeboten, das sich viele Asse, vor allem aus dem deutschsprachigen Raum, zulegten. Funktionierte das Fahrwerk auch tadellos, so gab es mit der Einspritzung, für die das kleine Werk aus Rimini die Elektronik eines Fiat-Kleinwagens modifizierte, umso mehr Probleme. Der damalige MSa-Redakteur, der pfeilschnelle Claudio Biesele, und der Deutsche Peter Häfner schafften es nicht bis zum Start, Michael Galinski kam nur vier Runden weit. „Das war aber noch viel im Vergleich zur ersten Testfahrt, als das Motorrad gleich in der Dunlop-Kehre stehen blieb, aber weiter Benzin eingespritzt wurde und irgendwann noch ein Zündfunke aus dem Programm kam und das ganze entzündete“, erinnert sich Galinski. „Die Verkleidung stand in Flammen, zum Glück konnte ich sie schnell genug abreißen, dass nicht das ganze Motorrad abbrannte.“ Peter Rubattos Bimota schaffte es in beiden Rennen ebenso wenig ins Ziel wie die von Werksfahrer Stéphane Mertens.

Holzhammertherapie

Das hielt seinen Teamkollegen Davide Tardozzi, der gleichzeitig Entwicklungsfahrer des Motorrads war, nicht davon ab, sich im Rennen schnell an die Spitze des 40-Mann-Feldes zu setzen. Auch seine Elektronik setzte immer wieder aus, er schaffte es aber, sie durch Ab- und Anschalten immer wieder zu aktivieren. In der letzten Runde fuhr ihm dabei sein hinter ihm lauernder Landsmann Marco Lucchinelli mit der Werks-Ducati ins Heck, und dies war offensichtlich die richtige Umgangsform für die Blackbox, denn von da an lief Tardozzis Motorrad bis ins Ziel tadellos und er konnte den ersten Superbike-WM-Sieg vor Lucchinelli verbuchen. TT-Legende Joey Dunlop und der dreifache US-Champ Fred Merkel lagen mit ihren brandneuen Honda RC30 bereits mehr als eine halbe Minute zurück.

Im zweiten Rennen sah es ähnlich aus, aber diesmal stürzte Tardozzi bei seinem Reset-Versuch in der letzten Runde, und Lucchinelli fuhr einsam dem Sieg entgegen. Der Ducati-Werkspilot, der auch sein Teamchef in Personalunion war, wurde zum Gesamtsieger ernannt, Tardozzi bekam keine Punkte, weil nach dem ursprünglichen Regelwerk diese für die Gesamtwertung der beiden Läufe vorgesehen waren. Bis zum zweiten Rennen in Ungarn wurde die Regel geändert, es gab nun halbe Punkte für die ersten 15 Klassierten von beiden Rennen.

Tardozzi sollte 1988 noch vier weitere Rennen gewinnen, doch ein Sturz wegen eines Elektronikfehlers in der Aufwärmrunde des Finalrennens brachte ihn um den Titel. Der ging an Fred Merkel vor Fabrizio Pirovano. Lucchinelli gewann noch ein weiteres Rennen, hängte den Helm an den Nagel und führte als Teamchef Raymond Roche 1990 zum WM-Titel. ■

WORLDSBK

Viva Italia: Davide Tardozzi (#2) gewann das erste, Marco Lucchinelli (#39) das zweite Rennen

ERGEBNISSE

Superbike-WM Donington 1988, 1. Lauf

1.	Davide Tardozzi (I)	Bimota YB4	37.50,72 min
2.	Marco Lucchinelli (I)	Ducati 851	+1,09 s
3.	Joey Dunlop (GB)	Honda RC30	+30,05 s
4.	Fred Merkel (USA)	Honda RC30	+0,126 s
5.	Roger Marshall (GB)	Suzuki GSX-R 750	+35,83 s
6.	Kenny Irons (GB)	Honda RC30	+36,09 s
7.	Jari Suhonen (FIN)	Yamaha FZR 750	+42,67 s
8.	Fabrizio Pirovano (I)	Yamaha FZ 750	+51,67 s
9.	Andy McGladdery (GB)	Yamaha FZR 750	+1.00,94 m
10.	Michel Mercier (CDN)	Suzuki GSX-R 750	+1.01,79 m

Superbike-WM Donington 1988, 2. Lauf

1.	Marco Lucchinelli (I)	Ducati 851	38.15,91 min
2.	Fred Merkel (USA)	Honda RC30	+9,35 s
3.	Roger Burnett (GB)	Honda RC30	+15,50 s
4.	Fabrizio Pirovano (I)	Yamaha FZ 750	+20,93 s
5.	Joey Dunlop (GB)	Honda RC30	+21,58 s
6.	Roger Marshall (GB)	Suzuki GSX-R 750	+23,89 s
7.	Andy McGladdery (GB)	Suzuki GSX-R 750	+46,61 s
8.	Kenny Irons (GB)	Honda RC30	+50,37 s
9.	Steve Williams (GB)	Yamaha FZR 750	+53,78 s
10.	Jari Suhonen (FIN)	Yamaha FZR 750	+53,82 s

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Schrötter testet

Marcel Schrötter nutzte in Aragón ein Renntraining, um Teile für die Supersport-MV Agusta F 800 RR zu testen und sich weiter an das Motorrad zu gewöhnen.

Von: **Imre Paulovits**

Marcel Schrötter und das Team MV Agusta Reparto Corse legten einen dreitägigen privaten Test in Aragón ein. Dieser fand aber nicht unter den besten Bedingungen statt, da es sich um eine Trackday-Veranstaltung handelte und windiges Wetter herrschte. Der 30-jährige Bayer machte dennoch das Beste aus der Situation und fuhr viele Runden, um sich mit der MV Agusta etwas vertrauter zu machen. „Es war gut, die lange Unterbrechung der Meisterschaft bis zum nächsten Rennen mit einem privaten Test zu verkürzen“, meinte Schrötter. „Allerdings waren die Bedingungen für ein ordentliches Testprogramm nicht die besten. Das Team brachte zwar interessante Teile und Dinge mit, aber es war schwierig, diese zu bewerten. Wenn man etwas Neues oder Änderungen ausprobieren will, dann braucht man einen gewissen Rhythmus und muss jede Runde pushen, um die Unterschiede zu spüren, und das war an diesem Trackday nicht möglich. Die zwei ersten Tage mit vielen Runden waren aber gut, wenn auch einige Fragezeichen bleiben. Trotzdem hoffe ich, dass ich einige positive Informationen mitnehmen kann und wir in Zukunft richtig testen werden, zusammen mit anderen Teams, um die Strecke den ganzen Tag für uns zu haben, wo man richtig arbeiten kann.“ ■

MV AGUSTA

Marcel Schrötter: Neue Teile, doch zu viel Wind und Verkehr für klare Aussagen

IDM Superbike

GERT56 in Rijeka

GERT56 testete mit Toni Finsterbusch und Neuzugang Patrick Hobelsberger sowie Klassenneuling Jan Ole Jähnig zwei Tage in Rijeka.

Von: **Anke Wieczorek**

Toni Finsterbusch, Patrick Hobelsberger und Jan-Ole Jähnig rückten im kroatischen Rijeka erstmals gemeinsam auf den drei neuen BMW M 1000 RR von GERT56 aus. Hobelsberger hatte sich im Vorfeld unter spanischer Sonne auf das Superbike eingeschossen, Finsterbusch und Jähnig hatten ihr „Einfahrprogramm“ im italienischen Misano absolviert. Am ersten Tag in Rijeka war das Wetter von Mischverhältnissen geprägt, und man staunte morgens nicht schlecht, als bei der Anfahrt auf den Gipfeln rund um Grobnik Schnee lag. Aber die Bedingungen verbesserten sich mit jeder Minute. Hobelsberger und Jähnig besichtigten die Piste mit Regenreifen, während sich der erfahrene Finsterbusch das Treiben bei einem Kaffee anschaute. Später legten Finsterbusch und Hobelsberger ein hohes Tempo vor, für Jähnig ging es nach seinem Umstieg von der 600er-Klasse zu den Superbikes um die Eingewöhnung. Ein Sturz kostete ihn etwas Trainingszeit, da das Bike mit dem „kleinen mitgeführten Besteck“ so nicht reparabel war. ■

GERT56

Toni Finsterbusch (#56) und Patrick Hobelsberger (#52) in Rijeka

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Patrick Hobelsberger könnte die Überraschung der diesjährigen IDM Superbike werden. Der Supersport-WM-Umsteiger hat im Winter mit der BMW über 5000 Kilometer auf der Rennstrecke abgespult, und sein Fortschritt ist auch BMW-Endurance-Teamchef Werner Daemen nicht entgangen, der Hobelsberger nun als vierten Fahrer für die 24 Stunden von Le Mans nominierte. Hobelsberger hat auch die Tests mit dem Team absolviert und wird, auch wenn er nicht zum Einsatz kommt, die Trainings in Le Mans fahren.

ENDURANCE-WM

Der 32-jährige Jan Bühn wird zwar auch in diesem Jahr in der Endurance-WM an den Start gehen, doch Rennklasse, Team und Motorrad sind neu. Bühn wird mit Loïc Arbel, Kenny Foray und Maxime Bonnot im neu formierten Tecmas-MRP-BMW Racing Team mit einer BMW M 1000 RR in der Superstock-Klasse um Podestplätze kämpfen. Das Team ist eine Kooperation zwischen Werner Daemen und der französischen Tecmas-Mannschaft, die bereits seit vielen Jahren in der Endurance-WM unterwegs ist. Bei den Testfahrten auf dem Circuit Bugatti stand die Mannschaft bereits an beiden Tagen auf Platz 1 der Superstock-Wertung.

SUPERSPORT-WM

Das letztjährige Weltmeister-Team Ten-Kate-Yamaha testete vor seinem Heimrennen mit Stefano Manzi und Jorge Navarro zwei Tage in Assen. Stefano Manzi, derzeit WM-Zweiter hinter Ducati-Werkspilot Nicolò Bulega, freute sich, endlich wieder auf dem Motorrad zu sitzen: „Wir haben eine Menge wichtiger Dinge durchgetestet, und ich bin zufrieden mit dem, was wir gefunden haben.“ Jorge Navarro gewöhnte sich weiter an das Supersport-Motorrad. „Ich fühle mich bereits besser als bei den ersten beiden WM-Runden“, so der Spanier.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

US-Supercross Glendale

Triple Crown für Tomac

Das zweite Saisonrennen im Triple-Crown-Format gewann Tabellenführer Eli Tomac in Arizona mit zwei Laufsiegen. Da Cooper Webb (KTM) schwächelte, konnte Tomac seinen Vorsprung auf sieben Punkte ausbauen. Ken Roczen wurde Fünfter, konnte aber seinen vierten Tabellenplatz knapp verteidigen.

Von: **Thomas Schiffner**

Im geschlossenen State Farm Stadium in Glendale war die Spannung vor dem ersten der drei Triple-Crown-Finalläufe greifbar: Titelverteidiger Eli Tomac (Yamaha) und KTM-Evergreen Cooper Webb waren punktgleich in das zwölfte von 17 Meisterschaftsrennen gegangen. Tomac gewann mit einem Holeshot das erste Sprintrennen, allerdings blieb Webb als Zweiter in Reichweite vor Justin Barcia.

Im zweiten Lauf blieb Hondas Nr. 1 Chase Sexton fast fehlerfrei. Als er den Motor abwürgte und Tomac vorbeiging, holte er ihn binnen Sekunden wieder ein und siegte vor Tomac und Ken Roczen. Jason Anderson kämpfte Webb nieder, der nun als Fünfter weitere Punkte verlor.

Anderson verlor den Abend im dritten Lauf mit einem heftigen Crash im Washbrett – ohne Punkte rutschte der Kawasakipilot in der Gesamtwertung auf Rang 6 ab.

Im dritten Heat kämpfte sich Sexton, an der Holeshot-Linie Neunter, bis auf P3 vor. Tomac gewann seinen zweiten Lauf vor Barcia. Roczen verlor das Duell um P4 gegen Barcia und beendete den durchwachsenen Abend (5-3-5) als Fünfter. Der zweitplatzierte Sexton bleibt Gesamtdritter, hat aber nur noch theoretische Chancen, das Führungsduo Tomac/Webb in den verbleibenden fünf Rennen einzuholen. ■

YAMAHA

Der siebte Saisonsieg: Eli Tomac ist wieder in Führung

SUPERCROSS

Glendale (USA), 8. April

1.	Eli Tomac (USA), Yamaha	1-2-1
2.	Chase Sexton (USA), Hond.	4-1-3
3.	Justin Barcia (USA), GasG.	3-6-2
4.	Cooper Webb (USA), KTM	2-5-4
5.	Ken Roczen (D), Suzuki	5-3-5
6.	A. Cianciarulo (USA), Kawa.	7-7-7
7.	A. Plessinger (USA), KTM	9-9-6
8.	Colt Nichols (USA), Honda	8-8-8
9.	Dean Wilson (GB), Honda	10-10-9
10.	J. Anderson (USA), Kawa.	6-4-21

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 12 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	274 Pkte.
2.	Cooper Webb	267
3.	Chase Sexton	249
4.	Ken Roczen	217
5.	Justin Barcia	216
6.	Jason Anderson	212
7.	Aaron Plessinger	196
8.	Christian Craig (USA)	150
9.	Adam Cianciarulo	139
10.	Justin Hill (USA)	127

Speedway an Ostern

Skandinavien-Siege

Die Speedway-Osterfeiern dauerten in Pocking nur 12 Läufe lang. In Güstrow gewann Rasmus Jensen, in Neuenknick Johannes Stark.

Von: **Alfred Domes und Thomas Schiffner**

Nach 12 Rennen ging am Ostersonntag in Pocking der Rollladen runter. Die unheilvolle dunkle Wolke über dem Rottalstadion setzte den Schlussstrich unter den Vierländerkampf, der vielversprechend begonnen hatte. Team Germany mit Härtel, Grobauer, Wassermann und dem Österreicher Gappmaier setzte sich nach dem ersten Durchgang vor den Dänen, Tschechen und Schweden in Front. Mit dem Doppelsturz von Michael Härtel und dem Tschechen Franc in Heat 7 drehte sich das Geschehen. Härtel konnte das Rennen nicht fortsetzen, Deutschland war geschwächt.

Dafür zogen die Dänen an. Als der Hagelschauer niederging und der Abbruch unausweichlich war, lagen die Dänen mit 21 Punkten an der Spitze, gefolgt von Deutschland (19) und den punktgleichen Tschechen, mit weniger zweiten Plätzen.

Bereits am Ostersamstag gewann der Däne Rasmus Jensen den Osterpokal in Güstrow vor zwei deutschen Driftern: Ein Sandro Wassermann in Frühform wurde vor Güstrow-Spezialist Michael Härtel Zweiter.

Das Sechser-Speedway am Sonntag in Neuenknick gewann im Finallauf der Schwede Johannes Stark. René Deddens, vorher Punktbester, wurde Zweiter vor Casper Henriksson. ■

DOMES

Trio beim Vierländerkampf (v. l.): Gappmaier (D/A), Stichauer (CZ), Jensen (DK)

NACHRICHTEN

DRITTER BOU-SIEG

Beim vierten Lauf der jetzt bis Oktober unterbrochenen X-Trial-Saison in Bordeaux hieß der Sieger zum dritten Mal Toni Bou. Der 32-fache Weltmeister begann in der ersten Runde mit einem zweiten Platz, gewann aber das sehr enge Finale vor seinen spanischen Landsleuten Adam Raga und Jaime Busto. Zur „Halbzeit" führt Bou (79 Punkte) vor Busto (59) und Gabriel Marcelli (46).

NIEDERLAGE FÜR ACL

Die Landshut Devils verloren ihr erstes Saisonmatch in der 1. polnischen Speedway-Liga in Posen mit 42:48. Beste Landshuter waren Kai Huckenbeck (12) und Dimitri Bergé (14). Der für den erkrankten Erik Riss nachnominierte Martin Smolinski kam nur auf einen Punkt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

05.–07. MAI 2023
AM NÜRBURGRING

MOTORRAD TESTIVAL 2023

POWERED BY PROBEFAHRTENBUTLER

Testen wie die Redaktion MOTORRAD

Auf den schönsten Straßen der Eifel die neuesten Bikes aus zwölf verschiedenen Kategorien im direkten Vergleich Probe fahren. Von Naked Bikes über Reiseenduros, Sportler, Tourer, Cruiser, Modern Classics, 125er bis zum E-Motorrad bleiben keine Wünsche offen.

Benelli · BRIXTON MOTORCYCLES · DUCATI · fahrsicherheitszentrum nürburgring · GARMIN · HARLEY-DAVIDSON · HONDA · Indian MOTORCYCLE · KYMCO · mash · MOTOMORINI · PROBEFAHRTEN BUTLER · ROYAL ENFIELD · SUZUKI · TRIUMPH · VOGE · YAMAHA Revs Your Heart · ZERO MOTORCYCLES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

French Affair

WASNER

Start zum ersten MXGP-Lauf: Holeshot-König Prado (#61) schon vorn

Yamaha-Pilot Maxime Renaux gewann den dritten Lauf zur Motocross-WM in Frauenfeld. Der Franzose setzte sich dabei gegen Jorge Prado (GasGas) sowie seinen Landsmann Romain Febvre (Kawasaki) durch. Lokalmatador Jeremy Seewer endete ohne Fortune auf Rang 11. Das Red Plate des Führenden verblieb beim Spanier Jorge Prado.

Von: **Frank Quatember**

Es war ein kleines Wunder, dass der Schweizer GP nach fünf Jahren Pause überhaupt ein Comeback erleben durfte. Die Ehre dafür gebührt dem 82-jährigen Willy Läderach, der mit kolossaler Courage für „seinen" WM-Lauf kämpfte und sich letztlich gegen alle Widerstände durchsetzte. Danke Willy!

Die Naturstrecke in Schollenholz erwies sich beim GP-Debüt zwar als etwas enger und mit weniger Sprüngen gespickt als ansonsten aus der WM gewohnt, doch nicht weniger anspruchsvoll. Umso wichtiger war natürlich der Start. Die beste Position konnte sich wie so oft Jorge Prado aussuchen, der zuvor seine makellose Bilanz in den Qualirennen ausbauen konnte.

Am Gatter zum ersten Lauf stand Prado direkt neben seinem Widersacher Jeffrey Herlings, und bereits auf den ersten zehn Metern knöpfte Prado dem fünffachen Weltmeister eine Motorradlänge ab. Nach dem Holeshot zog der Galizier unaufhaltsam davon, während der Schweizer Yamaha-Star Jeremy Seewer unglücklich ausgangs der Startkurve einem Kontrahenten ins Hinterrad sprang und hart zu Boden musste. Maxime Renaux war gut gestartet, passierte Herlings und den Italiener Guadagnini, doch für einen Angriff auf Prado reichte die Zeit nicht mehr.

Herlings auf Platz 4 bekam rasch Gesellschaft und musste in Folge Romain Febvre, dem Niederländer Vlaanderen sowie dem Spanier Fernandez den Vortritt lassen. An der Spitze spulte indes Prado seine Runden mit Schweizer Genauigkeit ab und hatte wenig Probleme. „Nur die Überrundungen waren schwer auf der engen Strecke", so der zweimalige Champion im Ziel. Bester Schweizer war der Fribourger Valentin Guillod auf Rang 7.

> „Das war mein zweiter MXGP-Sieg, und der gibt mir enormes Selbstvertrauen."
> GP-Sieger Maxime Renaux

Zweiter Holeshot von Prado

Der zweite Lauf begann als Kopie des ersten mit dem zweiten Holeshot von Prado an diesem Ostermontag. Doch diesmal verlor Renaux keine Zeit und setzte den Spanier sofort unter Druck. Beim spektakulären Duell um die Spitze machte der Yamaha-Star kurzen Prozess mit Prado, der sich in der Folge mit Herlings auseinandersetzen musste. Aber nur eine Runde, dann wechselte der Verfolger, denn Febvre kämpfte sich am verdutzten Holländer vorbei. Es begann ein langer Kampf um Platz 2, den nach unzähligen Angriffen zur Rennhälfte der kleine Franzose auf der Werks-Kawasaki gewann.

Herlings konnte den vierten Platz verteidigen, der Fünftplatzierte Jeremy Seewer biss sich die Zähne an „The Bullet" aus und setzte seine Pechsträhne aus den ersten beiden WM-Läufen fort.

Seewer: Nur blaue Flecken

Der Tagessieg ging hochverdient an Renaux, der sich damit in der WM-Tabelle dicht an den Zweiten Jeffrey Herlings heranschob. „Das war mein zweiter MXGP-Sieg, und der gibt mir enorm Selbstvertrauen", erklärte Renaux nach Rennschluss. „Im ersten Lauf war Jorge zu weit weg, und ich ließ ihn ziehen. In Lauf 2 war der Start nicht gut, aber ich kam in den ersten Kurven schnell nach vorn und konnte mit viel Speed in Führung gehen. Danach

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DREI FRAGEN AN

MAXIME RENAUX

WAR DIES IHR BESTES RENNEN DER SAISON BISHER?

Auf jeden Fall. Nachdem ich zweimal am Podium vorbeigefahren bin, war das heute das fehlende Stück zum Puzzle.

EIN SCHWERER TRACK FÜR VIELE, WIE WAR ES FÜR SIE?

Die Spuren waren tief, und es war schwer zu überholen, aber ich bin heute einfach gut durchgekommen.

JETZT KOMMT ARCO, WAS ERWARTEN SIE VOM TRENTINO-GP?

Im Endeffekt, die heutigen Rennen zu wiederholen. Ich mag die Strecke sehr, wäre aber auch mit einem Platz auf dem Podium glücklich.

bin ich meinen Rhythmus bis zum Ende durchgefahren."

Für Jeremy Seewer endete der Heim-GP mit blauen Flecken und einer großen Enttäuschung. Seewer: „Im ersten Lauf sprang Calvin Vlaanderen quer von links nach rechts. Ich konnte nicht ausweichen. Es war ganz klar sein Fehler." Mit verbogenem Lenker sowie einem abgebrochenen Kupplungshebel blieb nur Rang 20. Dazu Platz 5 im zweiten Umlauf bedeutete Position 8 im WM-Ranking mit großem Rückstand. In die Bresche sprang Landsmann Valentin Guillod (Honda) als starker Siebter der Tagestabelle. Kevin Brumann auf Yamaha glänzte im zweiten Lauf mit Platz 14, dem besten Saisonresultat für den 19-jährigen MXGP-Rookie.

Auch in der kleinen Klasse triumphierte ein Franzose, passend zu den Landesfarben auf Yamaha. Thibault Benistant gewann den Schweizer GP vor KTM-Werksfahrer Andrea Adamo. Dritter wurde der wilde Holländer Kay de Wolf (Husqvarna).

Tabellenführer Jago Geerts hatte Pech nach einem Sturz und daraus resultierenden technischen Problemen und musste sich insgesamt mit Rang 5 zufrieden geben. Der erste Lauf startete mit dem Holeshot optimal für den schweigsamen Belgier. Dahinter ordneten sich Husky-Pilot Roan van de Moosdijk und Benistant ein. De Wolf und Simon Längenfelder auf der Factory GasGas waren nicht gut gestartet und kämpften lange Zeit erbittert um Rang 5, bis sich nach einem Fehler des Deutschen De Wolf durchsetzen konnte.

Geerts: Heftiger Sturz

An der Spitze sah Geerts wie der sichere Sieger aus, bis er in Runde 15 heftig stürzte, sich dabei die Vorderradbremse zerstörte und bis auf Rang 7 im Ziel zurückfiel. Dadurch übernahm Roan van de Moosdijk die Führung und konnte seinen Sieg im anschließenden Interview kaum fassen. Auf Platz 2 landete nach einem furiosen Endspurt De Wolf. In Lauf 2 ging der Startsieg an Adamo, doch Benistant kämpfte den Italiener noch in Runde 1 nieder und fuhr zum Lauf- und Tagessieg. Jago Geerts machte zwar noch mal Druck auf den Sieger, fiel aber nach einem Fehler auf Rang 3 hinter Adamo zurück. Husky-Star Kay De Wolf knackte in der Schlussrunde noch Simon Längenfelder und erreichte damit Rang 3 in der Tageswertung. ■

Selbstvertrauen: Sieger Renaux

Heimdebakel: Jeremy Seewer

MOTOCROSS-GP SCHWEIZ/MXGP

Frauenfeld (CH): 10. April 2023, 3. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 15 Grad. **1. Lauf:** 40 Fahrer gestartet, 40 gewertet, 19 Runden à 1,500 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	33.47,857 min = 50,595 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 6,298 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 14,572 s
4.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 17,538 s
5.	Ruben Fernandez (E)	Honda	19	+ 22,113 s
6.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 30,112 s
7.	Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 34,759 s
13.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1.01,467 min
18.	Maximilian Spies (D)	KTM	19	+ 1.27,599 min
20.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1.39,389 min

Frauenfeld (CH): 10. April 2023, 3. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 15 Grad. **2. Lauf:** 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 17 Runden à 1,750 km (= 29,750 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	33.34,904 min = 50,921 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 7,825 s
3.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 17,970 s
4.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 21,320 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 26,839 s
6.	Alberto Forato (I)	KTM	19	+ 31,325 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 38,761 s
9.	Valentin Guillod (CH)	Honda	19	+ 53,484 s
14.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	19	+ 1.34,544 min
18.	Maximilian Spies (D)	KTM	18	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	155 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	134
3.	Maxime Renaux	131
4.	Romain Febvre	129
5.	Calvin Vlaanderen	101
6.	Ruben Fernandez	94
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	90
8.	Jeremy Seewer	79
12.	Valentin Guillod	54
20.	Tom Koch (D)	11

1.	Yamaha	155 Punkte
2.	GasGas	155
3.	KTM	134

MOTOCROSS-GP SCHWEIZ/MX2

Frauenfeld (CH): 10. April 2023, 3. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 15 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 19 Runden à 1,500 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	19	33.58,764 min = 50,325 km/h
2.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 4,536 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	19	+ 6,482 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 11,947 s
5.	Simon Längenfelder (D)	KTM	19	+ 15,602 s
6.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	19	+ 16,425 s
7.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 25,844 s
8.	Liam Everts (B)	KTM	19	+ 36,352 s
23.	Jan Krug (D)	Husqvarna	18	+ 1 Runde
25.	Mike Gwerder (CH)	KTM	18	+ 1 Runde

Frauenfeld (CH): 10. April 2023, 3. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 15 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,500 km (= 28,500 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	33.47,845 min = 50,596 km/h
2.	Andrea Adamo (I)	KTM	19	+ 4,929 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 7,755 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 8,543 s
5.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 10,647 s
6.	Liam Everts (B)	KTM	19	+ 14,336 s
7.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	19	+ 15,593 s
8.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	19	+ 47,308 s
21.	Jan Krug (D)	Husqvarna	18	+ 1 Runde
24.	Mike Gwerder (CH)	KTM	18	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	159 Punkte
2.	Thibault Benistant	139
3.	Kay de Wolf	136
4.	Andrea Adamo	131
5.	Roan van de Moosdijk	112
6.	Simon Längenfelder	111
7.	Kevin Horgmo	94
8.	Liam Everts	94
9.	Lucas Coenen	72
10.	Jan Pancar	66

1.	Yamaha	170 Punkte
2.	Husqvarna	145
3.	KTM	133

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

2000 Touring Spider, Bj. 1/1959, 12000 km, 85 kW (116 PS), weiß, Südfrankreich Import, 4 Zylinder, LHD, H-Kennzeichen, FIVA, Leder, Motor komplett überholt, Weber Vergaser 76.000,- €. Chiffre 3692410

mehr: motor-klassik.de Nr. 59987

Aston Martin

Vanquish V12, EZ 04/2002, 38.500 km, racinggreen/beige, dt. Fzg., Scheckheft, Bestzustand, 83.900,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59994

BMW

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

2000 BMW Z8, Farbrarität 3x gebaut, dt. Erstauslieferung, Alpina- & Original-Felgen, „Geburtsbuch", € 247.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

735i V8, Autom., Bj. 1/97, 139000 km, 1. Hand, Sammlerzustand, Leder, Klima, Scheckheft, 17.200,- €. Tel. 0160/1472336

BMW Alpina

Suche gepfl. ALPINA. 0172/8339378 H

Dodge

Charger EZ 66, 1. Hd., H-Gutachten & TÜV neu, 8 Felgen, 125000 km, 5,2 L, 230 PS, Orig.Lack, VB 49.800,- €. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59974

Ferrari

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Ford

Ich suche meinen ehemaligen Ford Fiesta, den ich 1982/83 in Bergisch Gladbach an ein Pärchen aus Köln verkauft habe. Wer etwas über den Fiesta weiß, bitte unter Tel. 0173-5455700 bei mir melden.

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maybach

1937 Maybach SW 38 Cabriolet D, vollrestauriert, original Gläser Karosse, einer von 178, seltener Rechtslenker. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Mercedes

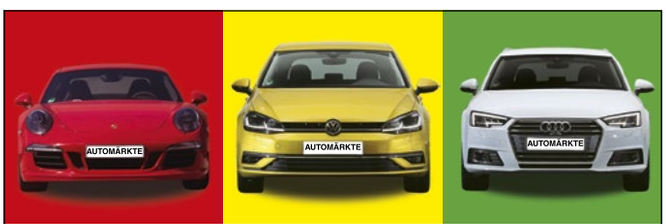
1962 Mercedes 190 SL, Erstlack! Dt. Erstauslieferung ! Sensationell original ! € 189.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

MB S 600 AMG, EZ 2003, 256000 km, Voll, schwarz/schwarz, Leder/Alcantara, AHK, Sommer- + Winterreifen neu, ABC Fahrwerk neu, E-Kühler neu, Wasserpumpe neu, über 12.000,- € Investitionen, von Privat. Tel. 0160/8025344

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

1956 Mercedes 300 SL Flügeltürer, ausgeliefert mit Rudge-Felgen, Matching Colours, Stoff Karo blau, vollrestauriert ! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

1989 Mercedes 560 SL R107, unrestaurierter Traumzustand, Wertgutachten, Hardtop, H-Zulassung, wenig km, Erstlack, VB 56.500,- €. Tel. 07621/56985 ab 18:00 Uhr



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen →

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

HERSTELLER VON KFZ-LEITUNGEN
• Brems-, Lenkungs-, Einspritzleitungen
• Cabrioverdeckleitungen
• Benzinschläuche • Stahlflexleitungen
07666 / 9121550 www.kfz-leitungen.de

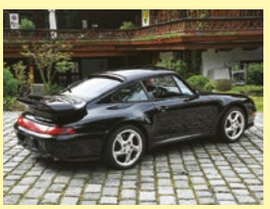
Oldtimer

1954 EMW 327 Sport Cabriolet, absolute Rarität, sensationell original erhalten ! Technik wurde kontinuierlich gewartet. € 149.900,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

1992 Porsche 964 RS / NGT, einer von 291, Farbrarität sternrubin, Matching Numbers, Rennwagen mit Straßenzulassung! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Suche Briefbeschwerer Porsche 964, in sterlingsilber. 53819 Neunkirchen-Seelscheid, Tel. 02247/9690323

Porsche



1995/98 Porsche 993 Turbo / Turbo S, unter 100000 km, nur in Cargold-Qualität …Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

968 Clubsport, EZ 07/1993, 145000 km, 176 kW (239 PS), Klima, überdurchschnittl. Gesamtzustand, 46.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60006

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 15. April 2023, www.amc-burgau.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

www.Rennsportshop.com

RECARO

FÜR RENNSTRECKE UND STRASSE.
Die RECARO Podium GF

Die RECARO Podium – jetzt auch aus Glasfaser. Die neue RECARO Podium GF ist mehr als ein reinrassiger Schalensitz aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) – sie stellt den absoluten Höhepunkt der Sitzentwicklung im Spannungsfeld zwischen Straße und Rennstrecke dar. Sie sorgt für ein unvergleichlich dynamisches Fahrgefühl – im Alltag und im Grenzbereich. Schließlich ist die RECARO Podium die einzige am Markt erhältliche Schale für die Nachrüstung mit einer Zulassung nach der StVZO und gleichzeitig einer FIA-Homologation.

Ab sofort bei jedem RECARO Partner erhältlich!

Herzlichen Dank für Ihre Wahl!

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Rennsitze/-schalen Heft 18/23 MOTOR SPORT aktuell

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Sportsitze Heft 18/23 MOTOR SPORT aktuell

*** Sitz mit Allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE)/Teilegutachten mit 3-Punkt-Gurt erhältlich für zahlreiche Fahrzeuge.** Nähere Informationen zu den einzelnen Fahrzeugen erhalten Sie bei einem autorisierten RECARO Partner (ABE/Teilegutachten nur in Verbindung mit RECARO Konsole und Adapter).
**** FIA-Homologation 8855-1999** nur in Verbindung mit zugehörigem Adapter.

www.recaro-automotive.com

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

MOTORSPORT IMAGES

Alternative zu Fahrbahn-Markierungen: Eine Drohne zeigte den NASCAR-Piloten die Spurwahl-Zone beim Dirt-Race

Maximale Show

Formel 1: GP Australien
MSa 17/2023

Nach dem letzten Rennen sollte allen endlich klar sein, wohin die Reise in der Formel 1 geht: Gewinnmaximierung durch maximale Show. Ich schalte nach zehn Minuten meistens ab und ärgere mich, dass ich wieder enttäuscht wurde. Diesen ganzen aerodynamischen Firlefanz sollte man einfach weglassen. Alles, was man sich abfahren kann, muss nicht dran sein an den Rennwagen. Dann wollen wir mal sehen, wer wirklich Autofahren kann. Den Freitag könnte man zu einem wirklichen Höhepunkt machen. Stichwort Procar – die neuen Helden der Formel 1 in ein und demselben Sportwagen ohne Schnickschnack mit größtmöglicher Sicherheit, aber nicht mehr. Was wäre das für ein Spaß!

Michael Bremer
D-24226 Heikendorf

Unmögliche Strafen

Formel 1: GP Australien
MSa 17/2023

Als sehr großer Ferrari-Fan ist es nur noch schmerzlich, bei jedem Rennen sehen zu müssen, wie sie straucheln. Ich kann mir das nicht mehr mit anschauen. Und dann noch diese unmöglichen Strafen. Lasst die Jungs einfach wieder Rennen fahren!

Peter Braune
D-82399 Raisting

NLS am Rande des Strudels

NLS-Zukunft
MSa 16/2023

Viele Köche verderben den Brei! Der AvD soll/will jetzt in der NLS aktiv werden, wo die meisten Veranstalter-Clubs dem ADAC angehören. Das wird nichts! Alle Veranstalter und ihre meist ehrenamtlichen Funktionäre gemeinsam haben den Erfolg der NLS erarbeitet, mit Enthusiasmus, Fleiß und Leidenschaft – vom Rennleiter bis zum Streckenposten. Der Motorsport geht langsam in eine Abwärtsbewegung, dafür gibt es vielfältige Gründe. Die NLS befindet sich auch schon am Rand des Strudels. Wenn jetzt nicht dafür gesorgt wird, dass Ruhe und Verlässlichkeit einkehren, dann ist die NLS bald Geschichte.

Thomas Klepsch
D-34399 Wesertal

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
03. Mai: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorräder)
07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Samstag, 15. April		
14.45	Endurance-WM, 24h Le Mans **LIVE**	Eurosport 2*
17.40	MotoGP Austin, Qualifying **LIVE**	Servus TV
19.40	Moto2-WM Austin, Qualifying **LIVE**	Servus TV
20.45	Moto3-WM Austin, Qualifying **LIVE**	Servus TV
21.05	IndyCar Long Beach, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
22.00	MotoGP Austin, Sprintrennen **LIVE**	Servus TV
23.00	IMSA-Sportwagen, Long Beach **LIVE**	Motorvision TV*
Sonntag, 16. April		
14.00	Endurance-WM, 24h Le Mans **LIVE** (Forts.)	Eurosport 2*
12.30	WEC Portimão, Startphase **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	Endurance-WM, 24h Le Mans **LIVE** (Forts.)	Eurosport 2*
15.30	WEC Portimão, Rennen **LIVE** (Forts.)	Eurosport 2*
17.20	Motorrad-WM Austin, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
18.00	Moto3-WM Austin, Rennen **LIVE**	Servus TV
18.00	WEC Portimão, Schlussphase **LIVE**	NITRO
19.15	Moto2-WM Austin, Rennen **LIVE**	Servus TV
19.05	NASCAR Truck Series, Bristol Dirt (Zus.)	Motorvision TV*
20.30	NASCAR Cup Series, Martinsville **LIVE**	Sport 1+*
20.50	MotoGP Austin, Rennen **LIVE**	SRF 2
21.00	MotoGP Austin, Rennen **LIVE**	Servus TV
21.00	IndyCar Long Beach, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
23.00	WEC Portimão, Rennen (Zus.)	Eurosport 1
Montag, 17. April		
00.30	Endurance-WM, 24h Le Mans (Zus.)	Eurosport 1
ab 08.00	MX-WM Pietramurata, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*
ab 21.00	MX-WM Pietramurata, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Samstag, 15. April		
07.00	Super GT Okayama, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
08.15	NLS 3. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	YouTube/vln.de
15.30	US-Supercross, Atlanta **LIVE** www.supercrosslive.com*	
ab 17.40	Motorrad-WM Austin, der Samstag **LIVE**	servustv.com
Sonntag, 16. April		
06.25	Super GT Okayama, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ab 17.20	Motorrad-WM Austin, der Sonntag **LIVE**	servustv.com

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
14./15.04.	Rallye-ÖM (ÖRM), Lavanttal	A
15.04.	IMSA-Sportwagen, Long Beach	USA
15.04.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 3. Lauf	D
15./16.04.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Martinsville	USA
16.04.	Sportwagen-WM (WEC), Portimão	P
16.04.	IndyCar Series, Long Beach	USA
16.04.	Super GT, Okayama	J
Motorrad		
14.–16.04.	Baja TT, Behesa Extremadura	E
15.04.	US-Supercross, Atlanta	USA
15.04.	Speedway-Team-EM, Semifinale Danzig	PL
15.04.	Speedway-Team-EM, Semifinale Pardubice	CZ
15./16.04.	Endurance-WM, 24h Le Mans	F
15./16.04.	Enduro-EM, Fabriano	I
16.04.	Speedway 1. poln. Liga, Landshut vs. Bydgoszcz	D
16.04.	Motorrad-WM, Austin/Texas	USA
16.04.	Motocross-WM, Pietramurata	I

Vorschau

WILLIAMS

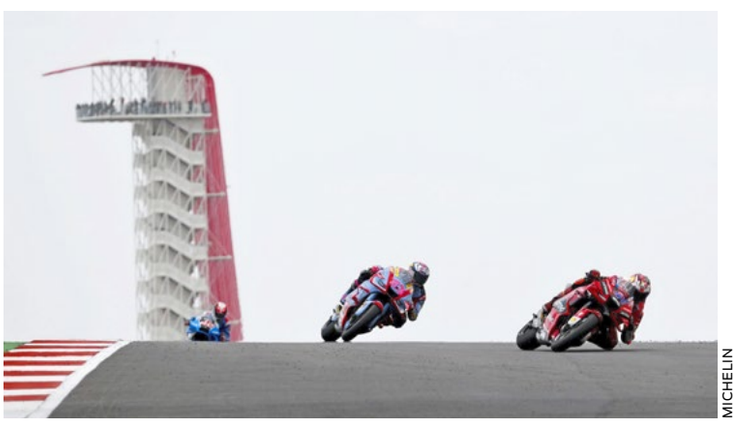
Formel 1: Der neue Williams-Teamchef James Vowles stellt sich unseren Fragen

FERRARI

WEC: Die neue Prototypen-Generation trifft sich zum Kräftemessen in Portimão

NLS

NLS3: Schafft BMW den Hattrick im dritten Eifel-Rennen des Jahres?



MICHELIN

MotoGP: Wer gewinnt den Horsepower-Rodeo auf dem Circuit of the Americas?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LANDGRAF®
MOTORSPORT

MANN FILTER

ADAC GT MASTERS
Champion 2022

LESERWAHL
BEST BRAND 2022
KATEGORIE AUTOMOBIL
Filter
Heft 18/23
MOTOR SPORT aktuell

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter.com

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.